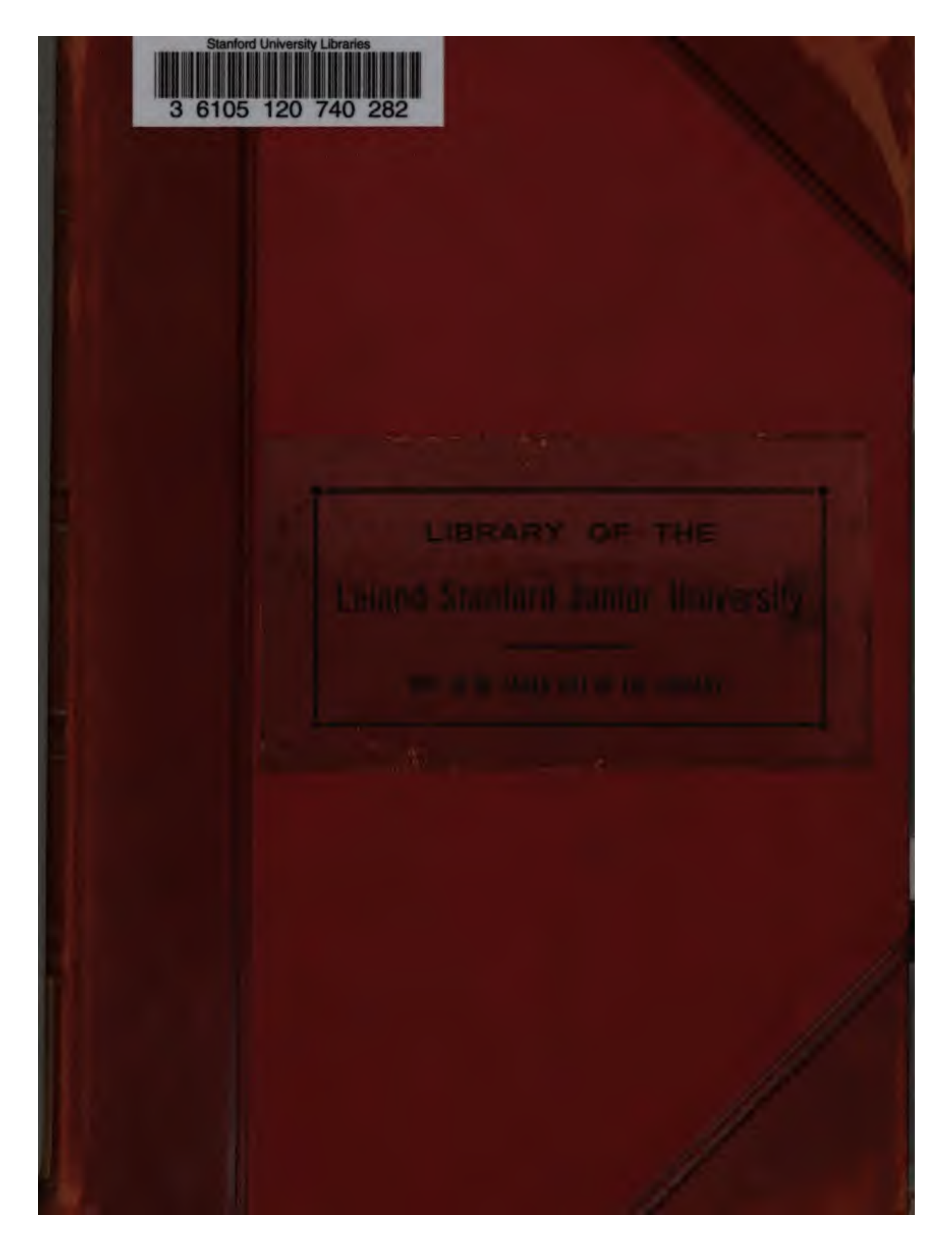
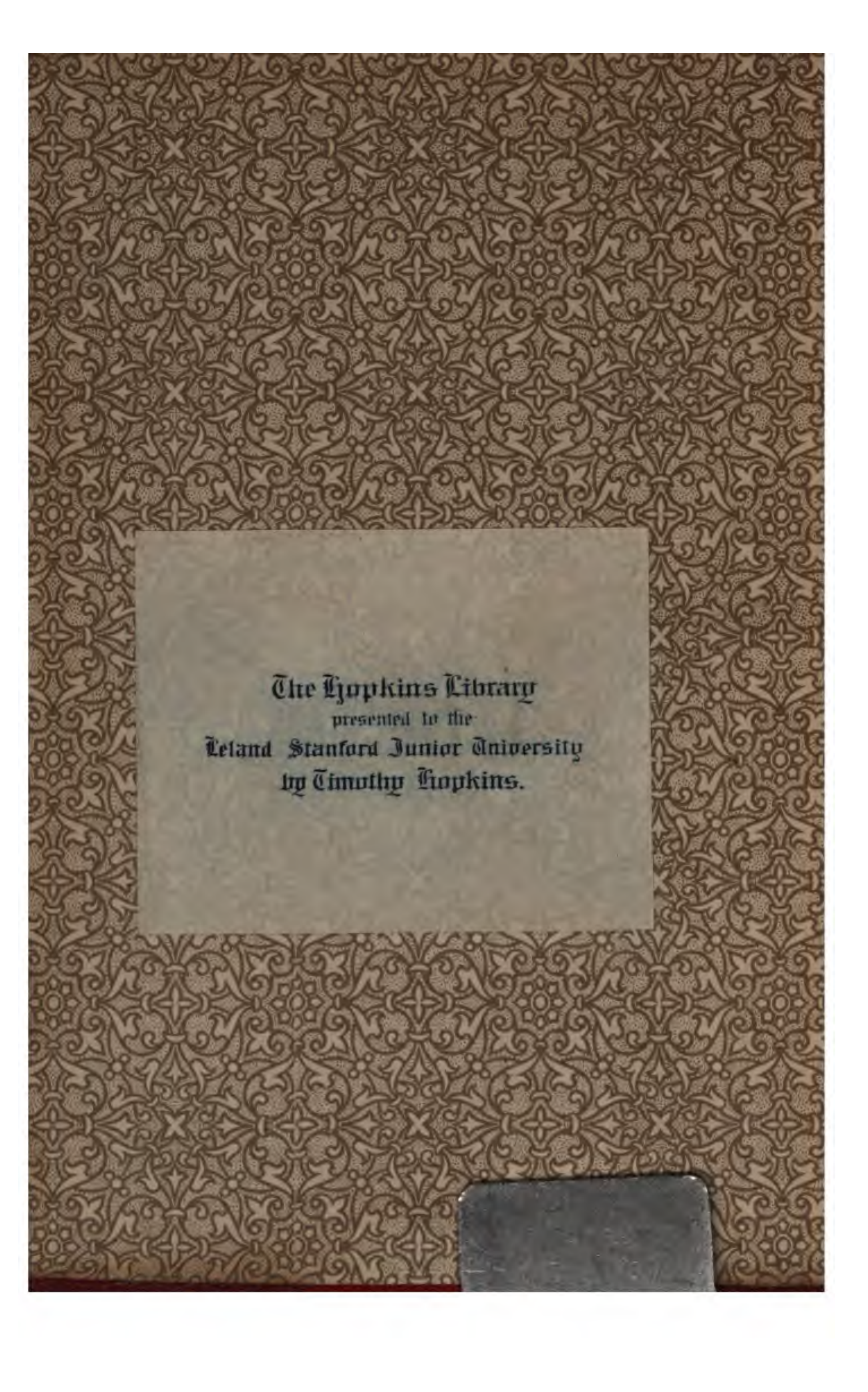
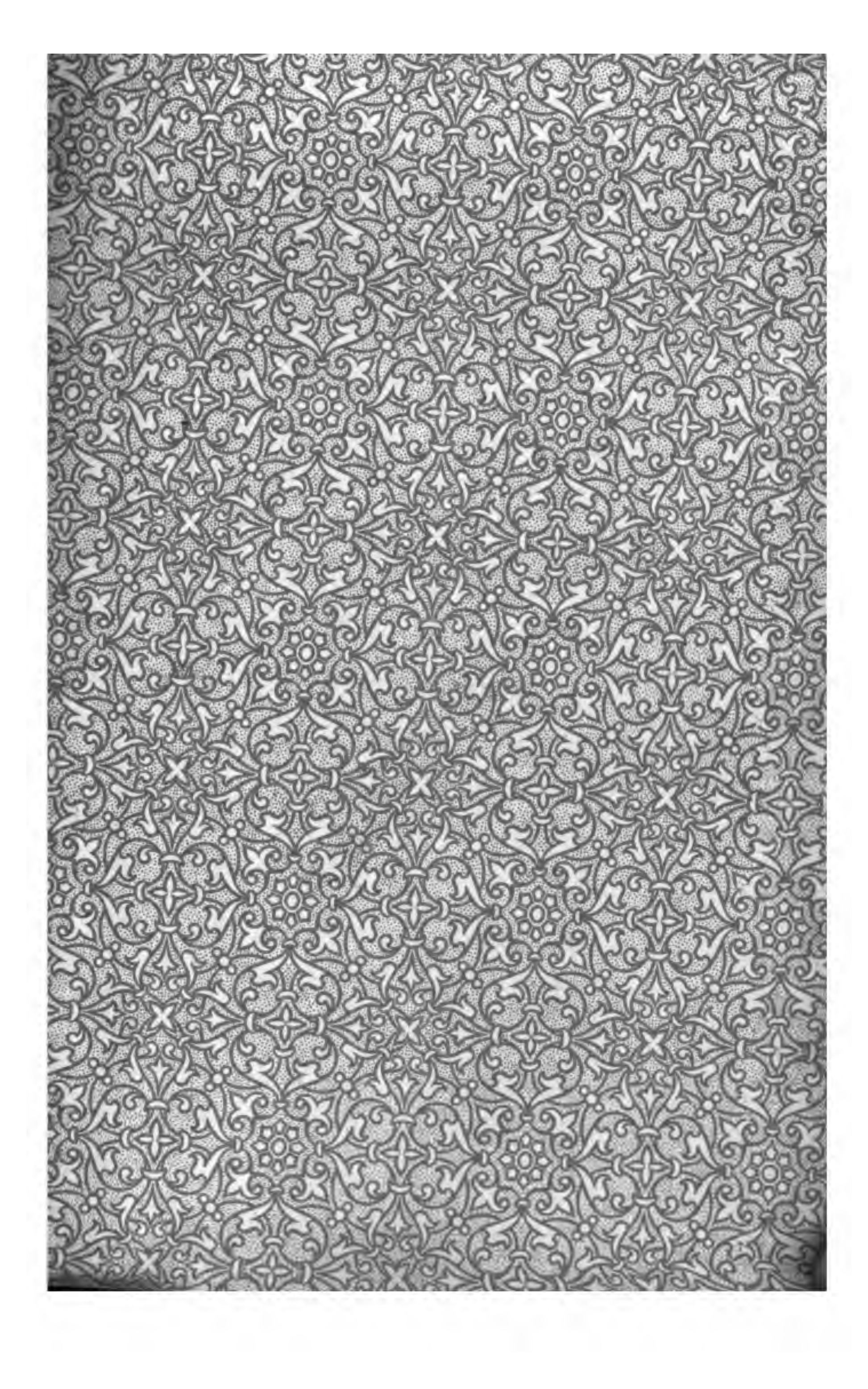

Stanford University Libraries
3 6105 120 740 282
LIBRARY OF THE
Leland Stanford Junior University


The Hopkins Library
presented to the
Leland Stanford Junior University
by Timothy Hopkins.



Handbuch

für den

Praktischen Eisenbahnexpeditionsdienst

in Bayern.

Eine systematische Sammlung

von

Uebungsaufgaben

für die

Ausbildung im mittleren Eisenbahn-Betriebs- und Verwaltungsdienste.

I. Theil.

Bearbeitet von **Johann Adam Reffler**
Bahnexpeditor.

Herausgegeben
von der Wittwen- und Waisen-Unterstützungskassa des bayer. Verkehrsbeamten-Vereins und im Verlag der genannten Kassa.

---

3. Auflage.

München 1894.
Buchdruckerei Carl Gerber.

Handbuch

für den

Praktischen Eisenbahnexpeditionsdienst

in Bayern.

Eine systematische Sammlung

von

Uebungsaufgaben

für die

Ausbildung im mittleren Eisenbahn-Betriebs- und Verwaltungsdienste.

I. Theil.

Bearbeitet von **Johann Adam Reffler**
Bahnexpeditor.

Herausgegeben
von der Wittwen- und Waisen-Unterstützungskassa des bayer. Verkehrsbeamten-Vereins und im Verlag der genannten Kassa.

---

3. Auflage.

München 1894.
Buchdruckerei Carl Gerber.


LELAND STANFORD JUNIOR
LIBRARY
UNIVERSITY

Vorwort zur ersten Auflage.

Mit der gewaltigen Ausdehnung des Eisenbahnverkehrs sind auch die Schwierigkeiten in der Heranbildung des Personals gewachsen und die Uebersichtlichkeit des umfassenden und mannigfachen Dienstes mit seinen reglementarischen und besonderen Bestimmungen ist auch für den geschulteren Beamten geringer geworden. Der vielseitige Dienst erfordert eine vielseitige Verwendbarkeit und wenn auch diese vorzugsweise durch die Praxis erreicht werden kann, so ist damit keineswegs eine bestimmte Theorie ausgeschlossen; der Beamte ist vielmehr gerade im bayerischen Eisenbahndienste gezwungen, sich mit allen Einrichtungen und Bestimmungen des gesammten Dienstes vertraut zu machen.

Der Mangel eines entsprechenden Leitfadens, um mit Hilfe desselben und unter Aufwendung möglichst weniger Zeit, die für jeden Eisenbahnbeamten kostbar erscheint, sich das Wissenswertheste und Nothwendigste anzueignen oder in zweifelhaften Fällen aus demselben Rath zu holen, wird seit Langem beklagt. Wenn auch einzelne vortreffliche private Dienstbehelfe vorhanden sind, so fehlte bisher doch ein Sammelwerk.

Der Verfasser ist zwar nicht so unbescheiden, daß er glaubt, das vorliegende Werkchen würde diese Lücke vollständig ausfüllen; er verkennt die Mängel seiner Arbeit keineswegs; aber er wagte es, angespornt durch Vorgesetzte und Kollegen, seine lediglich für bayerische Instruktionen bemessene Arbeit im Drucke erscheinen zu lassen, um sie weiteren Kreisen zugängig zu machen.

Der Kritiker möge wohl in Betracht ziehen, daß ein derartiger Stoff niemals in aller Sinn bearbeitet werden kann, daß die Ansprüche und Urtheile ebenso verschieden sind, wie über die wirthschaftliche und finanzielle Aufgabe einer Eisenbahn. Auch über Form und Stoffbehandlung kann man getheilter Meinung sein, wie der Verfasser selbst, der erst nach eingehender Durchsicht ähnlicher deutscher Arbeiten und der Berücksichtigung der Personalverhältnisse die vorliegende wählte und vorzugsweise durch praktische Beispiele dem Texte eine geeignete Grundlage geben wollte, welche die Einleitung auf der ersten Textseite näher streift.

Die benützten Werke sind auf Seite V einzeln aufgeführt und wird den Herausgebern an dieser Stelle besonderer Dank ausgesprochen.

Und so möge denn die mühevolle Arbeit eine milde Beurtheilung und eine bescheidene Heimstätte auf den bayerischen Eisenbahnstationen finden.

Der Verfasser.

Vorwort zur zweiten und dritten Auflage.

Die günstige Aufnahme, welche das Werkchen bei seinem ersten Erscheinen gefunden hat, ließ wohl die Absicht gerechtfertigt erscheinen, die begonnene Arbeit weiter zu führen und eine spätere Auflage vorzubereiten. Dieses Vorhaben wurde durch das aus Kollegenkreisen für die Sache bekundete rege Interesse besonders begünstigt und sei hier an dieser Stelle allen jenen Herren, welche sich in wahrhaft kollegialer und in uneigennützigster Weise um das Gedeihen des Werkchens durch Rath und That verdient gemacht haben, der herzlichste Dank ausgesprochen.

Als der Verfasser im Jahre 1891 das Manuscript zur ersten Auflage des vorliegenden Werkchens der Wittwen- und Waisen-Unterstützungs-Kassa des bayerischen Verkehrsbeamten-Vereins zur Verfügung stellte, beseelte ihn einerseits der Gedanke, durch seine Arbeit die erste Anregung zur Schaffung eines Werkes zu geben, welches Gemeingut der in der Ausbildung begriffenen jungen Verkehrsbeamten werden und Allen zu Gute kommen sollte, sowie andererseits auch das Bestreben, durch Veröffentlichung des Werkchens den idealen Zwecken der Wittwen- und Waisen-Unterstützungs-Kassa des bayerischen Verkehrsbeamten-Vereins eine neue, wenn auch bescheidene Einnahmequelle zu erschließen. Der Verfasser würde sich glücklich fühlen, wenn diese seine Wünsche in Erfüllung gehen sollten.

Was nun die Erhaltung und den weiteren Ausbau des Werkchens betrifft, so ist beabsichtigt, durch Ergänzungshefte, welche in angemessenen Zwischenräumen erscheinen werden, den Inhalt nicht nur auf dem Laufenden zu erhalten, sondern auch zu erweitern und zu verbessern. Hiedurch wäre nun den Kollegen reiche Gelegenheit geboten, durch Bekanntgabe ihrer diesbezüglichen Wünsche und Vorschläge an den Verfasser, sich fortgesetzt an der gedeihlichen Weiterentwickelung des Werkchens zu betheiligen und sich um die Förderung eines kollegialen Unternehmens, welches die Erhaltung des Handbuches sein und bleiben soll, verdient zu machen, und sei deshalb hier dem Wunsche Ausdruck gegeben, es möchte von dieser Gelegenheit in recht ausgiebiger Weise Gebrauch gemacht werden.

Möge das Buch in seiner neuen Gestaltung eine gütige Aufnahme finden und sich recht viele Freunde erwerben.

München im Juni 1894.

Der Verfasser.

Verzeichniß der benutzten Werke.

Ruckdeschel, C., Kommentar zum Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands.

Wehrmann, Dr. Oskar, Die bayerischen Staats-Eisenbahnen.

Wehrmann, Dr. Oskar, Das Eisenbahnfrachtgeschäft.

Gerstner, Dr., Das internationale Eisenbahn-Frachtrecht.

Hildebrand, C., Waarenverzeichniß nebst Anleitung zur Ausfüllung der Anmeldescheine.

Lutz, Kosmas, Der Bau der bayerischen Eisenbahnen rechts des Rheines.

Haushofer, Dr. Max, Der kleine Staatsbürger.

Marggraff, Hugo, Zum 50jährigen Jubiläum der deutschen Eisenbahnen.

Roenne, Verfassung des deutschen Reiches, Ausgabe mit Anmerkungen.

Seydel, Vorlesungen über bayerisches Staatsrecht und bayerisches Verwaltungsrecht.

Zorn, Das Staatsrecht des deutschen Reiches.

Seydel, Das Staatsrecht des Königreichs Bayern, in Marquardsens Handbuch des öffentlichen Rechts.

Wetter, Die Haftpflicht der Eisenbahnen im Güterverkehr.

Gesetzessammlung, Würzburger Volksausgabe.

Zumach, Robert, Geschichte der Eisenbahnen.

Betriebsnachweisungen, der k. b. Staats-Eisenbahnen.

Inhalts-Uebersicht.

Zur gefl. Beachtung.

Gemäß D. B. Nr. 37 vom 29. Mai l. Js. enthält das ab 1. Juli 1894 zur Einführung kommende neue Heft A der Verkehrsordnung und des Tarifs für den inneren Verkehr der k. b. Staats-Eisenbahnen nachstehende Aenderungen, welche an treffender Stelle des Handbuches durchzuführen wären:

1. Zu § 10 der V.-O. Bei **Sonderzügen für Gesellschaften und Vereine** fällt die Erhebung der Lokomotivgebühr weg. (Seite 113, Theil I des Handbuches und praktisches Beispiel auf Seite 114).

2. Zu § 10 der V.-O Die Bestimmungen für **Sonderzüge mit ermäßigten Preisen** sind neu aufgenommen. (Seite 117, Theil I d. Handb.)

3. Zu § 11 der V.-O. Die Bestimmungen für **Allgemeine Zeitkarten** (früher Abonnementkarten) sind geändert bezüglich der Preise, die künftig stets auf Grund der Fahrpreise für Personenzug berechnet werden, bezüglich der Zeit, indem künftig Karten 1 12 Monate giltig von jedem beliebigen Tage an ausgegeben werden, bezüglich der Vorschriften bei Nichtausnützung der Karten. Die Bürgschaftsgebühr ist von 10 auf 5 Mark ermäßigt. Die Photographie kommt in Wegfall. Die Bestellungsfrist ist von 8 auf 5 Tage herabgesetzt. (Seite 61, Theil I des Handbuches.)

4 Zu § 11 der V.-O. Die **Schülerkarten** (früher Schulbesuchskarten) sind nach einem ganz neuen System eingerichtet. Sie gelten nicht mehr für eine bestimmte Anzahl Fahrten innerhalb einem halben Jahre, sondern zu regelmäßigen Fahrten entweder täglich oder an bestimmten Tagen auf die Dauer von einem bis zu sechs Monaten.

Diese Bestimmungen sind genau zu beachten. Besonders wird aufmerksam gemacht, daß die Station, von der eine Schülerkarte bezogen wurde, verpflichtet ist, diese Karte nach Ablauf ihrer Giltigkeit wieder einzuziehen. (Seite 63, Theil I des Handbuches.)

5. Zu § 11 der V.-O **Fahrscheinbücher für 30 Fahrten** treten an Stelle der Abonnementbücher zu 60 und 100 Fahrten. Die Giltigkeit beträgt nicht mehr ein oder zwei Kalenderjahre, sondern ein Jahr gleich 12 Monate gerechnet vom Tage der Ausgabe des Fahrscheinbuches. Die Erhebung einer Druckgebühr fällt weg.

Die Bestellfrist ist von 8 auf 5 Tage herabgesetzt. Fahrscheinbücher können künftig auch vom Geschäftspersonal des Bestellers mitbenützt werden. (Seite 62, Theil I des Handbuches.)

6. Zu § 11 der V.-O. Für **Arbeiterkarten** ist die Beschränkung, daß sie an Arbeiter, die vom Arbeitgeber außerhalb ihres Wohnortes verwendet werden, nicht ausgegeben werden können, weggefallen.

Arbeiterwochenkarten können außer an Sonntagen, auch an Neujahr, Ostermontag, Christi Himmelfahrt. Pfingstmontag, Christtag und Stephanstag nicht benützt werden.

Arbeiterrückfahrkarten werden auch vom Arbeitsorte nach dem Wohnorte giltig zur Hinfahrt am Tage vor, zur Rückfahrt am Tage nach einem Sonn- oder Festtage ausgegeben.

Hausgewerbetreibende können mehrere Arbeiter-Rückfahrkarten in der Woche erhalten, ferner ist ihnen die unentgeltliche Mitnahme der abzuliefernden Waaren oder der zur Verarbeitung empfangenen Rohstoffe bis zum Gewichte von 25 kg gestattet. (Seite 64, Theil I des Handbuches.)

7. Zu § 11 der V.-O. **Die Bestimmungen für gemeinschaftliche Reisen größerer Gesellschaften finden für die bayerischen Staatseisenbahnen keine Anwendung.**

8. Zu § 11 der V.-O. **Mitglieder von Theaterunternehmungen** haben auch bei Benützung der II. Klasse von Schnellzügen Ergänzungskarten zu lösen. (Seite 70, Theil I des Handbuches.)

9. Zu § 11 der V.-O. **Für Militärmusiker und sonstige Musikkorps** gilt die unter 8 aufgeführte Bestimmung (Seite 71, Theil I des Handbuches.)

10. Zu § 11 der V.-O. **Für Reisen von und nach den Reconvalescenten-Anstalten der Krankenkassen** wird die Beförderung in III. Klasse auf Militärkarten gewährt. (Seite 72, Theil I des Handbuches.)

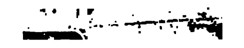
11 Zu § 12 der V.-O. Bei den Bestimmungen über die **Benützung von Fahrkarten zur Fahrt über andere als die darauf vorgedruckten Strecken** ist die Zulässigkeit der Umschreibung einer Karte **nach** einer anderen **Uebergangsstation** weggefallen. Vereinbarungen mit fremden Verwaltungen bezüglich fakultativer Benützbarkeit z. B. der über Salzburg lautenden Karten über Simbach werden hiedurch nicht berührt. (Seite 96 und 99, Theil I des Handbuches.)

12. Zu § 13 der V.-O. Für eine **Wagenabtheilung III. Klasse** sind acht statt zehn Fahrkarten zu lösen. Seite 106, Theil I des Handbuches.)

13. Zu § 40 der V.-O. Für die **Annahme von Expreßgut** sind — außer den für die Annahme von Gepäck bestimmten Zeiten — die für Eilgut festgesetzten Zeiten vorgeschrieben. (Seite 142, Theil I des Handbuches.)

Für vor dem 1. Juli gelöste Abonnementkarten, Abonnementbücher und Schulbesuchskarten bleiben bis zum Ablaufe ihrer Giltigkeit die seitherigen Bestimmungen maßgebend.

Außerdem kommen gemäß D. B. 38 v. J. 1894 ab 1. Juli l. Js außer den seitherigen Arbeiter-Rückfahrkarten zur Fahrt **vom** Wohnorte **nach** dem Arbeitsorte auch solche zur Fahrt **vom** Arbeitsorte **nach** dem Wohnorte zur Ausgabe. Diese werden am Vorabende vor einem Sonn- oder Festtage ausgegeben und berechtigen zur Rückfahrt am Tage nach diesen Sonn- und Festtagen. Hingegen kommen die seither für einzelne Verbindungen bestehenden Arbeiter-Rückfahrkarten mit 14 tägiger oder längerer Giltigkeit in Wegfall.



Der kurz vor der Ausgabe des Handbuches zur Signalordnung erschienene Dienstbefehl Nr. 40 vom 8. Juni 1894 ist nachstehend abgedruckt. Die bezüglichen Ergänzungen und Berichtigungen wären vor Ingebrauchnahme des Handbuches an treffender Stelle durchzuführen.

Abschrift.

In der Signalordnung, giltig vom 1. September 1893, sind die nachstehenden Abänderungen und Ergänzungen durch Aufkleben der gleichzeitig zur Ausgabe gelangenden Deckblätter vorzunehmen.

1. Die Ausführungsbestimmung 20 wird, wie folgt, erweitert:

„Signal 3 ist auch zu geben, wenn ein Tarifzug (oder angesagter Sonderzug), von dessen Unterbleiben die Bahnwärter nicht mehr mündlich oder schriftlich verständigt werden können, ausfällt und zwar zur fahrplanmäßigen Abfahrtszeit des ausgefallenen Zuges, ferner zur Zurücknahme des Abmeldesignals 1 oder 2, wenn ein Zug irrig abgeläutet wurde."

(Deckblatt Nr. 1.)

Hiezu wird erläuternd bemerkt, daß bei Bekanntgabe des Ausfallens eines Zuges an die Wärter durch Signal 3 ein Fahrtberechtigungsausweis durch Signal 17c bei den folgenden nach bekannter Fahrordnung verkehrenden Zügen unnöthig ist.

2. Ausführungsbestimmung 31 Ziff. 2 lit. a und b erhalten folgende Fassung:

„a) Solchen Zügen (Lokomotiven), welche weder nach dem Fahrplan zu erwarten, noch angesagt oder durch Signal 19 oder 20 signalisirt sind, wenn sie nicht durch Signal 17c als unangesagte Sonderzüge oder vorgerufene Kreuzungszüge ihre Fahrtberechtigung ausweisen;

b) einem Zuge, welcher in einer Richtung ankommt, die dem vorhergegangenen Abmeldesignal nicht entspricht."

(Deckblatt Nr. 2.)

3. Ausführungsbestimmung 37 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„Die Weiterfahrt eines vor einem Haltsignal gestellten oder eines in die Station bei Stellung des Perronsignals auf „Ruhe" eingefahrenen Zuges darf erst erfolgen, wenn das Signal „Halt" bezw. das „Ruhesignal" in „Fahrt frei" verwandelt ist. (Siehe Ziff. 46 und 47.)"

(Deckblatt Nr. 3.)

4. Ausführungsbestimmung 48 erhält folgende Fassung:
„Finden Schnellzüge in Folge einer Ueberholungsverlegung und der dadurch veränderten Zugsfolge auf **einer noch nicht mit Telegraphenapparaten versehenen Haltestelle,** weil daselbst fahrplanmäßig ein Zug erwartet wird, der nach dem Fahrplane anzuhalten hätte, das „Ruhesignal", so bildet dasselbe für sie kein Fahrthinderniß."

(Deckblatt Nr. 4.)

Hiezu wird bemerkt, daß die z. Z. noch nicht mit Telegraphenapparaten ausgerüsteten Haltestellen demnächst in einem zum Fahrdienstbuche erscheinenden Deckblatte bekannt gegeben werden.

5. An Stelle der Ausführungsbestimmung 49 tritt nachstehendes Deckblatt:
„Das Perronsignal muß ständig auf „Halt" stehen und darf nicht früher als 10 Minuten vor Ankunft derjenigen Züge, welche entweder **fahrplanmäßig** bezw. „nach Bedarf" in der Station zu halten haben oder ohne Anhalten durchfahren können, umgestellt werden. Das Haltsignal ist aber für jene Züge zu geben, bezw. zu belassen, welche weder **fahrplanmäßig** noch nach Bedarf (im verkehrsdienstlichen Sinne) in der Station anzuhalten haben, aber ausnahmsweise aus irgend einem **betriebsdienstlichen** Grunde anhalten sollen.
Bei Güterzügen, welche behufs Aufnahme oder Abstellen von Wagen, Ein- oder Ausladen von Gütern, also aus verkehrsdienstlichen Gründen in Stationen, für welche ein fahrplanmäßiger Aufenthalt oder ein Anhalten nach Bedarf nicht vorgesehen ist, anzuhalten haben, ist demgemäß nicht das „Halt" — sondern das „Ruhesignal" mit dem Perronflügel zu geben."

(Deckblatt Nr. 5.)

Hiebei wird auf die Bestimmungen des Dienstbefehls Nr. 87 vom 29. September 1893 Nr. $\frac{105561}{18129^{II}}$ sowie auf § 355 Ziff. 2 und 3 der Fahrdienstinstruction hingewiesen.

6. Ausführungsbestimmung 71 erhält folgenden Zusatz:
„**Hilfsmaschinen und Hilfszüge** verkehren als unangesagte Sonderzüge."

(Deckblatt Nr. 6.)

7. Der letzte Satz der Ausführungsbestimmung 72 erhält folgende Fassung:
„Sind bei dem letzten Wagen in Folge seiner Breite die Laternenstützen auf dem Dache angeordnet, so sind die Laternen als Oberwagenlaternen zu verwenden und zwar auch dann, wenn die Laternenstützen an der vorderen Stirnwand sich befinden."

(Deckblatt Nr. 7.)

8. Ausführungsbestimmung 79 wird durch folgendes Deckblatt Nr. 8 ersetzt:

„Für schriftlich angekündigte Sonderzüge findet eine Signalisirung nicht statt."

9. Im **Anhange** zu den Signalen 1 und 2 Ziff. 9 der Ausführungsbestimmungen sind die Strecken

Sinzing—Alling,
Saal—Kelheim und
Prien—Aschau,

auf welchen elektrische Läutwerke nicht vorhanden sind, zu streichen.

Zur Behebung einiger zu Tage getretener Zweifel und mißverständlicher Auffassungen werden weiters noch folgende

Erläuterungen

gegeben:

Ziff. 37, 46 und 47 der Ausführungsbestimmungen schreiben vor, daß für **jeden** Zug **vor** der **Weiter**fahrt das Perronsignal, welches die Stelle von Ausfahrtssignalen vertritt, wie diese auf **„Freie Fahrt"** gezogen wird.

Es darf daher für die Folge **keinem** Zuge die Abfahrtserlaubniß ertheilt werden, ehe nicht das Perronsignal von der **„Halt"**- oder „Ruhestellung" in die „Fahrtstellung" gebracht ist.

Bezüglich Bedienung der Perronsignale bei Zugskreuzungen wird auf § 649 der Fahrdienst-Instruktion hingewiesen und hiezu erläuternd bemerkt, daß die Züge, namentlich lange Güterzüge, vor Ertheilung der Erlaubniß zum Vorfahren im Rangirwege nicht vollständig zum Stillstand gebracht zu werden brauchen, sondern, sobald sie sich in dem Machtbereich des Abfertigungsbeamten befinden und von diesem oder einem dazu ermächtigten Stationsbediensteten die mündliche Erlaubniß zum Vorfahren erhalten haben, nach Beseitigung des Haltezeichens und Geben des Signals „Ruhe" bis zu dem gewöhnlichen Anhalteplatz vorfahren dürfen.

Bei der großen Wichtigkeit, welche den Mastsignalen im Fahrdienste zukommt, ist es geboten, denselben stets eine solche Aufstellung zu geben, daß sie vom **Führerstande** auf der Maschine leicht erkennbar und auf genügende Entfernung deutlich sichtbar sind.

Es ist daher darauf Bedacht zu nehmen, daß die Ein- und Ausfahrtssignale **rechts** der Zugseinfahrtsrichtung aufgestellt werden und auch die Perronsignale eine solche Aufstellung erhalten, daß sie sich klar und deutlich abheben und vom Führerstandorte auf der Maschine aus rechtzeitig in zweifelausschließender Weise erkannt werden können.

Nach Ziff. 40 der Ausführungsbestimmungen ist die Langsamfahrscheibe am Signalmaste allgemein dann anzubringen, wenn über nicht centralisirte Spitzweichen oder über Ablenkungen aus dem Haupt-

geleise (Weichenkurven) gefahren wird und deshalb die auf der freien Strecke zulässige Fahrgeschwindigkeit entsprechend gemindert werden muß.

Nachdem hiernach ein Unterschied zwischen Doppelbahnen und eingeleisigen Strecken nicht mehr gemacht ist, so sind diese Langsamfahrscheiben selbstverständlich nunmehr auch an allen nicht centralisirten Stationen eingeleisiger Bahnstrecken anzubringen.

Die nach Ziff. 40 an den Perronsignalen anzubringenden Langsamfahrscheiben sind jeweils unter dem für die betreffende Fahrtrichtung giltigen Perronflügel anzuordnen und hat dementsprechend der Perronsignalmast 2 solche Scheiben zu tragen, wenn in beiden Fahrtrichtungen Spitzweichen oder Weichenkurven bei der Ausfahrt zu befahren sind.

Die Scheiben sind nur auf der Vorderseite grünweiß, auf der Rückseite dagegen grau anzustreichen.

Zu Ausführungsbestimmung 70 wird erläuternd bemerkt, daß, wenn die Fahrordnung eines **Sonderzuges** den Wärtern schriftlich bekannt gegeben ist, es bei den in diese schriftliche Fahrordnung aufgenommenen etwaigen Kreuzungsverlegungen von Tarifzügen des Fahrtberechtigungsausweises durch Signal 17c nicht bedarf.

Dienstbefehl Nr. 40 vom 28. April 1892 Nr. 43742^{II}, sowie die Beilage zu Dienstbefehl Nr. 59 vom 1. Juli 1892 Nr. 65678^{II} (Erläuterungen zum Dienstbefehl Nr. 40 enthaltend), werden hiemit gleichzeitig außer Wirksamkeit gesetzt und sind daher die bezüglichen Vorträge im Dienstbefehl Nr. 1 vom 2. Januar 1894 Nr. 2940^{III} sub B. a. zu streichen (D. B. 40 v. 8. VI. 94)

Zu dem vorletzten Absatz des vorstehend abgedruckten Dienstbefehls sei hier zur Erläuterung ein praktisches Beispiel angefügt.

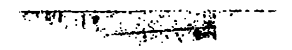
Man nehme Blatt VI der Sommerfahrordnung vom 1. Mai 1894 Route 52 zur Hand und zeichne einen Sonderzug ein, der in Rosenheim um IV^{10} abgeht und in Holzkirchen um IV^{56} einzutreffen hat. Bei dieser Lage würde nach Westerham eine dreifache Kreuzung treffen.

Nachdem nun aber in Westerham 3 Züge nicht kreuzen können, so wird in der den Stationen, Bahnmeistern und Bahnwärtern hinausgegebenen schriftlichen Fahrordnung des Sonderzuges von dem k. Oberbahnamte Rosenheim angeordnet, daß

1) der Sonderzug den Güterzug 2694 in Bruckmühl überholt und mit Personenzug 1341 in Westerham kreuzt, ferner
2) daß an diesem Tage die (unter normalen Verhältnissen in Westerham zu vollziehende) Kreuzung der Züge 2694 und 1341 in Bruckmühl stattzufinden hat.

Infolge dieser schriftlichen Verständigung hat für diesen Tag den Bahnwärtern die nach Bruckmühl angeordnete Kreuzung der Züge 2694 und 1341 als die fahrplanmäßige zu gelten und befährt dementsprechend Zug 1341 die Strecke Westerham—Bruckmühl ohne Signal 17c.

Wenn nun der Fall eintreten sollte, daß der Zug 1341 nach Durchfahrt des Sonderzuges in Westerham wegen eines plötzlich eingetretenen Maschinendefektes eine Verzögerung in der Abfahrt erleiden und es dadurch nothwendig würde, den Zug 2694 zur Kreuzung mit Zug 1341 nach Westerham vorzurufen, so müßte Zug 2694 das Signal 17c von Bruckmühl bis Westerham führen, da diesfalls der Zug 2694 in der Strecke B—W entgegen der für diesen Tag festgesetzten Zugsfolge verkehren würde.



Einleitung.

Die Ausbildung der Adspiranten für den mittleren Eisenbahn-Betriebs- und Verwaltungsdienst während der Vorbereitungspraxis wurde durch Dienstbefehl Nr. 143 vom 10. November 1888 geregelt, welcher nachstehend abgedruckt ist:

D. B. 143/1888. Mit Bezugnahme auf lit. A Ziffer II §§ 10, 11 und 12 der Bestimmungen über die Aufnahme in den Dienst der k. Verkehrsanstalten vom 22. November 1885 (V.-O. u. A.-Bl. S. 791) und lit. A Ziffer XI Abs. 2 der höchsten Bekanntmachung vom 11. Mai 1887, das Qualificationswesen bei den k. Verkehrsanstalten betr. (V.-O. u. A.-Bl. S. 337), werden hinsichtlich der Ausbildung und Qualification der Eisenbahnadjunkten-Adspiranten während ihrer Praxiszeit nachstehende Anordnungen getroffen:

I.

Die mit Rücksicht auf die Verkehrsverhältnisse und die Persönlichkeit des Stationsvorstandes zur Ausbildung von Adspiranten geeigneten Stationen sind von den Oberbahnämtern — insoweit es sich um Stationen mit gemischtem Dienste handelt, nach vorgängigem Benehmen mit den zuständigen Oberpostämtern — in Vorschlag zu bringen und werden von der Generaldirektion der k. Staatseisenbahnen bestimmt.

Nach dem Bestehen der Telegraphenprüfung haben die zur Diensterlernung zugelassenen Adspiranten zunächst an Stationen von mittlerem Geschäftsumfange ihre Praxis zu beginnen und sind dementsprechend von den Oberbahnämtern zuzuweisen.

In der Regel soll sich jedoch mehr als ein Lernadspirant im ersten Praxisjahre an ein und derselben Station nicht befinden.

II.

Die unmittelbare Sorge und Verantwortlichkeit für die Ausbildung des Adspiranten obliegt unter der Oberaufsicht des Oberbahnamtsvorstandes dem Stationsvorstande, welchem der Adspirant zugetheilt ist.

Der Stationsvorstand hat demgemäß die Unterweisung des Adspiranten in den Dienstgeschäften, soweit thunlich, persönlich zu übernehmen, bei nothwendiger Beiziehung geeigneter Nebenbeamter oder Bediensteter aber die Oberleitung zu behalten; er hat insbesonders darüber zu wachen, daß der Adspirant die ihm vorgeschriebenen Dienststunden einhalte, sich diensteifrig, gewissenhaft, ordnungsliebend und pünktlich erweise, sich eines angemessenen Betragens gegenüber den Beamten und Bediensteten und im Verkehre mit dem Publikum befleißige, sowie außerdienstlich ein tadelloses Verhalten pflege.

Ergibt sich Veranlassung zu Beanstandungen, so ist der Adspirant sofort zurechtzuweisen; über ungenügende Befähigung desselben, wiederholtes nicht befriedigendes Verhalten, gröbere Verfehlungen, fortgesetzten Unfleiß, unwürdiges

Benehmen in und außer Dienst ist vom Vorstande nach gemachter Wahrnehmung an das Oberbahnamt zu berichten und von diesem an die Generaldirektion — unter Angabe über die getroffene Verfügung, oder mit bestimmtem Antrage — Anzeige zu erstatten.

III.

Der Adspirant ist zunächst bekannt zu machen:

1. mit der Organisation des Eisenbahn-, Post- und Telegraphendienstes und mit den allgemeinen Geschäftsaufgaben der Eisenbahnbeamten;
2. mit den verschiedenen Zweigen des Güter-, Gepäck-, Billeten- und Telegraphendienstes;
3. mit den verschiedenen Zweigen des finanziellen Dienstes, namentlich mit der Buch- und Kassaführung, sowie mit der Rechnungsstellung und den über die Anfertigung der statistischen Arbeiten bestehenden Vorschriften, ferner mit den hinsichtlich der Beschaffung und Inventarisirung von Geräthschaften, dann der Bestellung und weiteren Behandlung von Dienstpapieren und Materialien erlassenen Anordnungen;
4. mit den Aufgaben des Fahrdienstes, dem Signalwesen, der Betriebsordnung und den besonderen Aufgaben des Fahrdienst- und Rangirpersonals;
5. mit dem Postdienste und
6. mit der aktenmäßigen Behandlung der Geschäfte.

Die Unterweisung in den Dienstgeschäften hat nach der obigen Reihenfolge zu geschehen.

Für die Praxis im Postdienste, welche in der Regel an einer Station mit eigener Abtheilung für die Postsparte oder mit eigenem Postpersonal erfolgen soll, ist die Zeitdauer von drei Monaten ausschließlich oder doch vorzugsweise zu verwenden.

Nach Umfluß eines Jahres soll die Ausbildung so weit durchgeführt sein, daß der Adspirant den in § 14 der Aufnahmsbestimmungen für die Adjunktenprüfung festgesetzten Anforderungen im Allgemeinen genügen kann und im Stande ist, die Geschäfte einer Post- und Bahnexpedition richtig zu vollziehen.

IV.

In der ersten Hälfte des zweiten Jahres der Praxis ist die Ausbildung bei einer größeren Station mit Geschäftstheilung fortzusetzen und zwar drei Monate hindurch im eigentlichen Güterdienste und weitere drei Monate im Stationsdienste.

Während dieser Zeit ist der Adspirant in die Geschäfte der direkten Güterverkehre mit fremden Bahnen, die Anwendung der Zoll- und Steuervorschriften, die Aufgaben eines Güterexpeditions-Vorstandes, sowie in die mit der Führung einer größeren Stationskasse verbundenen Geschäfte näher einzuweisen und hat der Adspirant insbesondere auch den eigentlichen Packerdienst unter verantwortlicher Leitung des Packers zu erlernen; im Weiteren ist der Adspirant mit den Aufgaben einer geschäftsreichen Fahrkarten und Gepäck-Expedition, dann des Fahraufsichtsdienstes bekannt zu machen und hat den Stationsmeisterdienst unter verantwortlicher Leitung des Stationsmeisters zu erlernen.

In der letzten Hälfte des zweiten Jahres ist die Praxis bei einer Station mit gemischtem Dienste mit Verwendung in allen Geschäftszweigen zu beendigen.

V.

Bei den aus der Reihe der Militäranwärter hervorgegangenen Adspiranten (§ 16 der Aufnahmsbestimmungen) beschränkt sich die Ausbildung auf die einjährige probeweise Verwendung bei einer Station mit gemischtem Dienste.

VI.

Den Adspiranten sind alle einschlägigen Gesetze, Verordnungen, Reglements, Instructionen, Dienstbefehle und Weisungen während der Praxiszeit zugänglich zu machen und über Studium und Anwendung derselben von den für die Ausbildung verantwortlichen unterweisenden Beamten alle förderlichen Anleitungen zu geben.

Zugleich sind dieselben anzuhalten, auch außer Dienst die Erwerbung bezw. Erhaltung der für den Eisenbahndienst besonders nothwendigen allgemeinen Kenntnisse (wie Geographie, französische Sprache 2c. 2c.) sich angelegen sein zu lassen.

VII.

Im Laufe jeden dritten Monats haben die Adspiranten zum Nachweis über ihre Fortschritte schriftliche Probearbeiten aus dem bisher kennen gelernten Geschäftskreise nach Bestimmung des Oberbahnamtes unter Leitung der Stationsvorstände oder ihrer Stellvertreter ohne andere Hilfsmittel als den Gebrauch von Tarifen zu fertigen.

Diese Arbeiten sind von den Dienstvorständen zu censiren und mit Bericht über den Umfang der bisherigen Ausbildung des Adspiranten und dessen sonstige Qualification (hierzu Formular 1 und 2 zu den Qualificationsbestimmungen) dem Oberbahnamte vorzulegen.

Vom Oberbahnamte sind am Ende jedes Halbjahres der Praxis sodann die von den Adspiranten gefertigten Arbeiten mit einem Berichte über die bisherige Art und Weise der Beschäftigung und Qualification vorzulegen, welch' letztere unter Benützung der Beilage 1 und 2 zu den Qualificationsbestimmungen nach Maßgabe der unter lit. A Ziffer XI Absatz 1 dortselbst bezüglich des diätarischen Personals getroffenen Anordnung zu erstellen ist.*

VIII.

Wird die Ausbildung der Adspiranten aus der Reihe der Civilbewerber durch Einberufung zum Militärdienste oder aus anderen Ursachen länger als ein Vierteljahr ausnahmsweise unterbrochen, so wird diese Zeit auf die Dauer der Ausbildung nicht angerechnet.

Vor Wiederverwendung ist über die Thätigkeit und Führung in der Zwischenzeit genauer Nachweis zu führen.

IX.

Zur Gestattung der aushilfsweisen selbstständigen Verwendung der Adspiranten in verantwortlicher Beschäftigung vor Ablegung der Adjunktenprüfung (§ 12 der Aufnahmsbestimmungen) sind die Oberbahnämter zuständig.[1]

Nach Maßgabe dieses Ausbildungsplanes sind den Adspiranten während der Praxiszeit alle Reglements, Instructionen, Dienstbefehle und Weisungen, sowie auch die einschlägigen Gesetze und Verordnungen zugänglich zu machen und über das Studium und die Anwendung derselben von den für die Ausbildung verantwortlichen unterweisenden Beamten alle förderlichen Anleitungen zu geben.

---

* G. D. E. Nr. 116032 v. 3. XII. 1891. 2c. 2c. „Insbesondere erscheint auch Veranlassung gegeben, der Unterweisung der Adspiranten in der Eisenbahngeographie die erforderliche Aufmerksamkeit zuzuwenden und ist daher der namentlich für den Güterdienst wichtige Wissenszweig künftighin in den Kreis der Gegenstände, über welche sich die gemäß Ziff. VII des D. B. Nr. 143 v. 10. November 1888 von den ungeprüften Adspiranten vierteljährlich zu fertigenden Probearbeiten zu erstrecken haben, soweit dies nicht bereits geschehen sein sollte, einzubeziehen."

Ferner sind die Adspiranten anzuhalten, auch außer Dienst die Erwerbung bezw. Erhaltung der für den Eisenbahndienst besonders nothwendigen allgemeinen Kenntnisse (wie Geographie, französische Sprache 2c.) sich angelegen sein zu lassen.

Zur Erreichung des vorgesteckten Zieles erscheint es unerläßlich, daß ein gewisses Programm aufgestellt wird, nach welchem die Durcharbeitung des voraufgeführten Stoffes zu erfolgen hat.

Verfasser dieses Werkchens ist seit längerer Zeit mit der praktischen Unterweisung von Adspiranten beschäftigt; nach seinen gemachten Erfahrungen dürfte die Leitung des Unterrichtes eines Adspiranten im ersten Vierteljahre zweckmäßig in der nachstehenden Weise durchgeführt werden können.

Der zur Diensteserlernung zugetheilte Adspirant hat zunächst jene Instructionen zu erhalten, welche für den persönlichen Gebrauch abgegeben und welche demselben auch bei Versetzungen belassen werden.

Vor Allem wäre der Lernende nun mit den allgemeinen Dienstesvorschriften für die Angehörigen der k. b. Verkehrsanstalten vertraut zu machen. Unmittelbar hieran anschließend erfolgt das Studium der Verkehrsordnung Heft A und B, der Dienstanweisung für die Verausgabung von Blankofahrkarten, der Bestimmungen über die Ausgabe zusammenstellbarer Fahrscheinhefte und der allgemeinen Abfertigungsvorschriften Abschnitt I und II, sowie der einschlägigen Paragraphen der Militärtransportordnung (Friedenstransportordnung und Militärtarif), wie ferner auch der einschlägigen Abtheilungen der Registratur.

Schon vom 1. Tage an ist der Kandidat mit der F a h r k a r t e n - a u s g a b e, sowie mit der Abfertigung von Reisegepäck und Vieh 2c. bekannt zu machen.

Es empfiehlt sich, nach den nothwendigsten allgemeinen Erklärungen, den Lernenden sogleich im praktischen Dienste zu verwenden, selbstredend unter entsprechender Controle und Ueberwachung seiner Arbeitsleistungen.

Bei richtiger Leitung des Unterrichtes und entsprechendem Fleiße des Lernenden muß derselbe nach Umfluß von 14 Tagen so weit geschult sein, daß er die Personen-, Gepäck- und Viehabfertigung bei einer Expedition mit mittlerem Geschäftsumfange versehen kann.

Aufsicht Seitens der dienstälteren Beamten und genaueste Prüfung der Tagescontrolen durch den Stationsvorstand bleiben selbstredend unerläßliche Bedingung.

Da die bis jetzt beschriebene Thätigkeit wohl nur einen Theil der täglichen Bureauzeit ausfüllt, so wird die andere Zeit benützt werden können, um den Adspiranten überdies noch mit der Organi-

sation des Eisenbahn-, Post- und Telegraphendienstes, sowie mit den allgemeinen Geschäftsaufgaben eines Eisenbahnbeamten vertraut zu machen.

Die Organisationsbestimmungen sind im Verordn.- und Anzeigeblatt Nr. 34 vom Jahre 1886 enthalten.

Um diese jedoch dem Lernenden näher zu bringen, wurden die Grundzüge derselben im gegenwärtigen Werkchen wiedergegeben. (Siehe Seite 10 u. f. f.)

In der dritten Woche wird mit der Einführung des Kandidaten in den Güterdienst begonnen, welcher in erster Linie das Studium der Verkehrsordnung Heft C und der allgemeinen Abfertigungsvorschriften Abschnitt III voranzugehen hat.

Die weiter hier einschlägigen Dienstbehelfe sind in entsprechender Reihenfolge durchzunehmen, besonderes Gewicht ist auch auf die Erzielung einer exacten und sauberen Arbeit zu legen.

Vier Wochen müssen ausreichen, den Lernenden so weit zu bringen, daß er den Anforderungen, welche der Güterdienst an einen Manipulanten bei einer kleinen Expedition stellt, im Allgemeinen genügen kann. (Annahme und Abgabe von Frachtbriefen am Schalter, Kartiren und Dekartiren, sowie Eintrag der Karten in die Nachweisungen.)

Die nun für das erste Vierteljahr der Vorpraxis noch verbleibenden Wochen sind zur besseren Durchbildung der vorgenannten Diensteszweige, insbesondere auch zur Erlernung der einschlägigen Rechnungstellung, sowie zur Unterweisung im Bahntelegraphendienste zu verwenden.

Mit der letzteren Uebung kann zweckmäßig das Studium der Signalordnung, sowie des einschlägigen Theiles der Fahrdienstinstruction verbunden werden.

Wenn die Aufgaben für den Fahrdienst, das Signalwesen und die Bahnpolizei nach dem Ausbildungsplane auch erst im dritten Quartale treffen, so ist es doch ganz selbstredend, daß bei der hervorragenden Bedeutung gerade dieser Dienstesczweige die Kandidaten ehethunlichst mit denselben Befassung erhalten.

Die Einführung in diese Dienstesczweige erfolgt am Vortheilhaftesten durch fortgesetzte praktische Uebungen. Vor Allem ist es unerläßlich, daß der Lernende den gesammten Zugs- und Abfertigungsdienst unter Leitung des Stationsvorstandes durchmacht.

Sich ergebende Fahrberichtseinträge sind unter Controle des Stationsvorstandes von dem Kandidaten zu fertigen; längere Zugsaufenthalte sind zur Durchsicht der Fahrberichte zu benützen und ist hiebei über den Zweck und die Nothwendigkeit der verschiedenen Einträge Aufklärung zu geben.

Im Allgemeinen werden drei Stunden täglich für das Studium der Instruktionen und Dienstbehelfe genügen; eine weitere Stunde kann zur Fertigung von Uebungsaufgaben verwendet werden, während die übrige Zeit der praktischen Dienstleistung zufällt.

Das Studium der einschlägigen Gesetzesbestimmungen, sowie der jeweils einschlägigen Fascikel der Registratur hat entsprechende Rücksicht zu finden.

Bei dieser Eintheilung wird das vorgesteckte Ziel erreicht werden können.

Die für die späteren Quartale treffenden Arbeiten sind in ähnlicher Weise einzutheilen und durchzuführen.

Ist nach Umfluß des ersten Vierteljahres die nach D. B. 143 v. J. 1888 treffende Probearbeit eingefordert, so wird das für das II. Quartal treffende Pensum in Angriff genommen.

Auch hier hat der eigentlichen praktischen Dienstleistung das Studium der einschlägigen Dienstbehelfe vorauszugehen.

Die praktische Dienstleistung hat sich hier zunächst auf den Schalterdienst, die Fertigung der verschiedenen Tagescontrolen, die Rechnungsstellung, die Führung des Geschäftsjournals, den Eintrag der Registratur und die Erledigung von anfallenden Correspondenzen aus dem Finanzdienst 2c. zu erstrecken.*

Gleichzeitig ist dem Lernenden die Erstellung der Güterbewegungsstatistik für das laufende Vierteljahr zu übertragen.

Ueber die Einrichtung, die Führung und den Zweck der Mobiliar-Inventare, dann über die Beschaffung und Inventarisirung von Geräthschaften, über das bei nothwendig werdenden Reparaturen zu beobachtende Verfahren, sowie hinsichtlich der Behandlung der bezüglichen Quittungen und Zahlungsberechnungen sind an der Hand praktischer Beispiele die nothwendigen Aufschlüsse zu ertheilen.

Auf diese Beschäftigung sind zwei Monate zu verwenden.

---

* Da die Perceptions-Nachweise, sowie die Schalter-Ablieferungsbücher und die Schalter-Uebergabsbücher den amtlichen Nachweis über die von den Schalteristen in amtlicher Eigenschaft vereinnahmten Gelder und über die richtige Ablieferung derselben an die einschlägige Kasse und über die richtig vollzogene Uebergabe der Schalterbestände an den Uebernehmer des Schalters zu liefern haben, so kommt den in Ziff. 3 oben aufgeführten Perceptions-Nachweisen und den vorerwähnten Büchern, wie allen Kassabüchern, die Eigenschaft amtlicher Bücher zu, auf welchen Umstand mit Rücksicht auf die schweren Folgen, welche die unrichtige Führung solcher Bücher nach sich zieht, ausdrücklich aufmerksam gemacht wird.

Die Oberbahnämter haben dafür Sorge zu tragen, daß vor der erstmaligen Verwendung von Persönlichkeiten im Schalterdienste die letzteren entsprechend belehrt werden, worüber Nachweis zu den oberbahnamtlichen Akten vorlegen zu lassen ist. D. B. 129 v. J. 1893 Ziff. 5.

Die letzten vier Wochen sind dem Kassengeschäft im engeren Sinne zu widmen.

Zunächst kommt hier die Führung der Kassabücher in Betracht. Da es nicht angängig erscheint, die Führung dieser Bücher dem Lernenden selbstständig zu übertragen, so empfiehlt es sich, Hilfsbücher anzulegen, welche von demselben auf Grund der Tagescontrolen und in Uebereinstimmung mit dem Originalkassenbuche zu führen sind. Thunlichst oft hat der Lernende Kassasturz vorzunehmen.

Dies geschieht am besten in der Weise, daß der Stationsvorstand das in der Kassa befindliche Baargeld und die sonstigen für den Kassenstand in Betracht kommenden Werthe feststellt und dann die weitere Behandlung des Sturzes dem Kandidaten überläßt.

Am Monatsschlusse ist die Fertigung der Quittungen und Zahlscheine, sowie deren Aufrechnung an die Oberbahnamtskasse, die gesammte Rechnungsstellung, der Abschluß der Kassabücher und die Abrechnung mit der Oberbahnamtskassa und bezw. mit der Postbezirkskasse eingehend durchzunehmen; in späteren Monaten sind diese Arbeiten selbständig bethätigen zu lassen, da hier eine Sicherheit erfahrungsgemäß nur durch längere Uebung erreicht werden kann.

Die Bestimmungen über die Bestellung von Fahrkarten und Dienstpapieren, sowie über die Beschaffung von Materialien für den Dienstgebrauch haben entsprechende Berücksichtigung zu finden.

Mit Beginn des III. Quartals kommen wir zum wichtigsten Theile des Eisenbahndienstes, nämlich zu den Aufgaben des Fahrdienstes; außerdem treffen hieher das Signalwesen und die Bestimmungen der Bahnpolizei.

Nach den Eingangs entwickelten Grundsätzen wird mit der Einführung in diese Diensteszweige schon früher begonnen worden sein, so daß einige Uebung im praktischen Dienste, wie auch eine theilweise Kenntniß der einschlägigen Instructionen als schon vorhanden angenommen werden kann.

Für diesen Theil der Ausbildungszeit wären folgende Instructionen und Dienstbehelfe durchzunehmen.

1. Instruction für den Fahrdienst auf den bayerischen Staatseisenbahnen.

2. Signalordnung für die k. b. Staatseisenbahnen mit Ausführungsbestimmungen

3. Vorschriften für den Gebrauch der elektrischen Läutwerke. (System Frischen.)

4. Vorschriften über die Anwendung von Knallsignalen, sowie über die Aufbewahrung der Knallkapseln.

5. Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Bayerns.
6. Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Bayerns.
7. Dienstanweisung für Oberconducteure und Conducteure.
8. Instruction für Benützung von Draisinen und Rollwagen.
9. Instruction für Wechsel- und Bahnwärter.

In Ergänzung des früher schon über den Fahrdienst Gesagten kommt noch zu bemerken, daß über die Einrichtung der Fahrpläne Klarheit bestehen muß und daß sich die angehenden Eisenbahnbeamten im Ablesen des graphischen Fahrplanes entsprechend zu üben haben.

Ein Zurechtfinden hierin wird am besten dadurch erzielt, daß man den Lernenden probeweise Sonderzüge einlegen läßt oder ihnen die Regelung von Kreuzungen und Ueberholungen überträgt. Ebenso werden sich die Bestimmungen der Signalordnung und der Betriebsordnung am besten an der Hand praktischer Beispiele einprägen lassen.

Dem Rangirdienste ist ganz besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden. Die einem Stationsvorstande diesbezüglich zukommenden Aufgaben sind im Abschnitt V näher gekennzeichnet.

Einschlägig sind hier noch die Bestimmungen über die Benützung der Güterwagen. Bei der Wichtigkeit dieses Dienstzweiges muß darauf gedrungen werden, daß jeder Beamte, der mit der Wagenverwendung Befassung hat, sich die jeweils bestehenden Bestimmungen vollständig zu eigen macht und genauest darnach handelt. (Siehe Abschnitt III.)

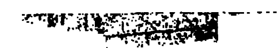
Für den äußeren Bahnhofsdienst ist eine lebendige Controle von der größten Bedeutung. Der junge Beamte ist deshalb daran zu gewöhnen, daß er sich möglichst viel im Bahnhofe aufhält, Beobachtungen anstellt und über deren Ergebniß dem Stationsvorstande Bericht erstattet.

Nur auf diese Weise kann der Blick erweitert, sowie Selbständigkeit und Initiative erlangt werden. Für das letzte Vierteljahr trifft die Unterweisung im Postdienste und die Bekanntmachung mit der aktenmäßigen Behandlung der Geschäfte.

Im Verfolge dieser Ausführungen folgt nun nach den angedeuteten Gesichtspunkten eine Reihe von Uebungsaufgaben in chronologischer Folge des Ausbildungsplanes (Theil I und II des Handbuches).

Ueber die Verfassung, die Organisation im Allgemeinen und die Gerichtsorganisation im Speciellen wurde das allgemein Wissenswerthe aufgenommen.

Dieser Theil (Abschnitt IX), sowie jener über Geographie (Abschnitt VII) sind gelegentlich zu berücksichtigen.



Die Verfassungsurkunde für das Königreich Bayern, die, die Verhältnisse der Staatsdiener regelnde Beilage IX hiezu, sowie die Haupt- und Landespragmatik finden sich im Abschnitt IX.

Nach Umfluß eines Jahres soll der Adspirant so weit ausgebildet sein, daß er im Stande ist, die Geschäfte einer Post- und Bahnexpedition mit mittlerem Geschäftsumfange zu führen.

Von diesem Gesichtspunkte ausgehend, versetzen wir nun einen Adspiranten als Verweser auf eine Station und gehen ihm in seinem neuen Wirkungskreise insoferne unterstützend an die Hand, als wir versuchen, die Geschäfte einer Expedition, wie sie sich in der Praxis gestalten, in Theil III dieser Arbeit näher zu schildern.

Diejenigen Fälle, welche im Theil I schon Berücksichtigung gefunden haben, bleiben im zweiten bezw. dritten Theile unerwähnt, oder es wird, wenn nothwendig, speciell darauf Bezug genommen.

I. Organisation und Verwaltung der k. b. Verkehrsanstalten.

Allgemeine Dienstpflichten des Personals, Schriftenverkehr, Allgemeines.

Wem steht die oberste Leitung und Aufsicht über sämmtliche Verkehrsanstalten zu?

Die oberste Leitung und Aufsicht über sämmtliche Verkehrsanstalten steht dem k. Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Aeußern zu. Dasselbe hat die Hebung und Vervollkommnung dieser Anstalten im Auge zu behalten und alle zu diesem Behufe angemessen erscheinenden Anordnungen zu erlassen.

Welche Stellen sind diesem Ministerium unmittelbar untergeordnet?

Die Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen und die Direktion der k. b. Posten und Telegraphen.

Was bildet die Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen?

Eine Centralstelle.

Was versteht man unter einer Centralstelle?

Eine Centralstelle ist eine Behörde, welche in unmittelbarer Unterordnung unter das Ministerium den ihr zugewiesenen Geschäftskreis für das ganze Königreich leitet.

Welche Aufgabe kommt der Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen zu?

Derselben obliegt die obere Leitung und Verwaltung sämmtlicher im Bau oder Betrieb befindlichen k. b. Staatseisenb hnen, sowie der Bodenseedampfschifffahrt und des Ludwig-Donau-Main-Kanals.

Wer ist der Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen als Vorstand vorgesetzt?

Ein Generaldirektor.

Welches ist die Aufgabe des Generaldirektors?

Er ist für die ganze Geschäftsführung verantwortlich und hat für ein einheitliches Zusammenwirken aller ihm untergeordneten Organe Sorge zu tragen.

Wie ist die Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen eingetheilt und welche Aufgabe kommt den einzelnen Abtheilungen zu?

Bei der Generaldirektion der k. b Staatseisenbahnen bestehen fünf Abtheilungen, nämlich:

I. Verwaltungs-Abtheilung:

für die allgemeine Verwaltung, für sämmtliche Personalangelegenheiten und Rechtssachen;

II. Betriebs-Abtheilung:

für den Fahrdienst, für das gesammte Maschinenwesen und die Betriebsmaterialien-Verwaltung;

III. Verkehrs-Abtheilung:

für Tarifsachen des Personenverkehrs, sowie für das Güter-, Tarif- und Transportwesen und den kommerziellen Dienst überhaupt;

IV. Finanz-Abtheilung:

für das gesammte Etats-, Kassa- und Rechnungswesen;

V. Bau-Abtheilung:

für den Eisenbahnneubau und die Bahnunterhaltung, einschließlich der Baumaterialienlieferung.

Der Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen ist ferner ein Fiskal zugetheilt, welchem die Behandlung der streitigen Rechtsangelegenheiten und die Erstattung von Rechtsgutachten übertragen ist. Der Fiskal der Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen ist zugleich Fiskal der k. b. Posten und Telegraphen und führt die Benennung: „Fiskal der k. b. Verkehrsanstalten“.

Die Eisenbahncentralkasse ist der Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen unmittelbar unterstellt.

Für den gesammten finanziellen Dienst der Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen ist der Vorstand der Finanzabtheilung als Etatskurator bestellt.

Welche Vollzugs- und Aufsichtsbehörden sind der Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen unmittelbar untergeordnet?

Als äußere Vollzugs- und Aufsichtsbehörden sind der Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen unmittelbar untergeordnet:

A. die Oberbahnämter,
B. die Eisenbahnbausektionen,
C. die Centralwerkstätten, Centralmagazinsverwaltungen, das Betriebsamt der Bodenseedampfschiffahrt und das Kanalamt.

Wie viel Oberbahnämter bestehen in Bayern?

Zehn und zwar je ein solches in Augsburg, Bamberg, Ingolstadt, Kempten, München, Nürnberg, Regensburg, Rosenheim, Weiden und Würzburg.

Welche Aufgabe kommt den Oberbahnämtern zu?

Den Oberbahnämtern obliegt die Erledigung aller laufenden Geschäfte der Betriebsverwaltung, soweit dieselben nicht dem Staatsministerium oder der Generaldirektion vorbehalten sind

Insbesondere steht den Oberbahnämtern zu die Aufnahme und Entlassung des nicht statutsmäßigen Personales, ferner die Anstellung, Beförderung, Versetzung, Pensionirung und Entlassung der statutsmäßigen Bediensteten der Kategorien D III und IV, sowie die Sustentirung der Hinterbliebenen derselben, soweit nicht höhere als die normalen Beträge beansprucht werden, endlich bezüglich des übrigen statutsmäßigen Personales der Vorschlag für Ernennung, Beförderung, Versetzung, Pensionirung und Entlassung desselben.

Den Oberbahnämtern steht die Aufsicht und Disciplin über das ganze Personal des Bezirkes zu.*

Denselben wird ferner übertragen das gesammte Amtsbürgschaftswesen, insoferne nicht civilrechtliche Ansprüche Dritter in Frage kommen, die Befugniß zur Ertheilung von Urlaub bis zu 4 Wochen und auf Grund amtsärztlicher Zeugnisse bis zu 6 Wochen für alle Beamte und Bedienstete ihrer Bezirke, sowie die Anordnung von Dienstesaushilfen bei Erkrankungen und Beurlaubungen.

Den Oberbahnämtern obliegt insbesonders die Verbescheidung

a) aller Reklamationen aus dem inneren Personen- und Güterverkehre bis zum Betrage von 500 Mk.;

---

* In Consequenz des § 10 der Geschäftsordnung für die Oberbahnämter (V.-O. u. Anz.-Bl. v. J. 1886 S. 367), wonach die Handhabung der Disciplin über das Personal demjenigen Oberbahnamte zukommt, welchem dasselbe zugehört, steht auch den Bahnämtern, Post- und Bahnämtern, sowie den Werkstätten eine unmittelbare Disciplinarbefugniß über fremdes, d. h. nicht zugehöriges Personal nicht mehr zu. Es können daher die §§ 1, 31 (30) der Instruction für die Vorstände der Bahnämter 2c. und §§ 7, 15 der Instruction für den maschinentechnischen Dienst, insoweit es sich um Disciplinirung von fremdem Personal des eigenen Oberbahnamtsbezirkes handelt, für die Folge nur mehr nach vorherigem Benehmen mit demjenigen Bahnamts- und Werkstättenvorstande, welchem dieses Personal untersteht, insoweit es sich um Disciplinirung von fremdem Personale eines anderen Oberbahnamtes handelt, nur durch Vermittlung der betheiligten Oberbahnämter zum Vollzuge gelangen. Hiedurch wird selbstredend die Befugniß zu Weisungen an dieses fremde Personal und im Falle der Nichtbeachtung derselben das Verbot der Dienstesausübung nicht berührt. G. D. E. 116445 v. 24. II. 90.

b) aller Ersatzfragen aus der Beschädigung der Fahrbetriebsmittel, der Bahn und ihrer Zubehörungen bis zum Betrage von 500 Mk., und

c) aller aus dem Fahrdienste entstehenden Reklamationen — mit Ausnahme der Beschädigung von Personen — bis zum Betrage von 200 Mk.

Die Oberbahnämter haben die Bahnunterhaltung und Bahnaufsicht für die ihnen zugewiesenen Strecken zu besorgen; auch kann denselben die Ausführung von Eisenbahnneubauten übertragen werden, soferne hiefür nicht eigene Eisenbahnbausektionen errichtet werden.

Den Oberbahnämtern obliegt ferner die Leitung und Ueberwachung des Betriebsdienstes, sowie des Stations-, Expeditions- und Kassendienstes sämmtlicher Stationen ihres Bezirkes.

Die Unterhaltung der Telegraphenleitungen auf freier Bahn wird durch das Personal der Direktion der k. Posten und Telegraphen besorgt.

Innerhalb der Bureauräumlichkeiten ist die Unterhaltung der Leitungen und Apparate für den Eisenbahntelegraphendienst von den Oberbahnämtern zu besorgen.

Anmerkung. Mit G. D. E. Nr. 60169 v. 16. Juli 1891 wurde hinsichtlich der Competenz der Oberbahnämter Folgendes bekannt gegeben:

„Das Staatsministerium des k. Hauses und des Aeußern hat mit höchster Entschließung vom 11. Juni 1891 Nr. 2216 nachstehende Erweiterung der Zuständigkeit der Oberbahnämter genehmigt:

1. die Ertheilung von Urlaub an alle Beamte und Bedienstete des Oberbahnamtsbezirkes auf die Dauer von vier Wochen und auf Grund amtsärztlicher Zeugnisse auf sechs Wochen;
2. die Genehmigung zur Exponirung von statutsmäßigem Personal behufs Dienstaushilfe;
3. die Verwendung der pensionirten nicht pragmatischen Beamten und Bediensteten unter Belassung im Pensionsstande;
4. die Auswahl und Aufstellung des nicht statusmäßigen Personals für den niederen Lokalbahndienst auf den den Oberbahnämtern unterstellten Linien;
5. die Ertheilung der Rangir- und Streckenberechtigung an fahrfertige Heizer und das Führerpersonal;
6. die Zusammensetzung der Prüfungscommission für die Bediensteten der Kategorie D des Oberbahnamtsbezirkes;
7. die Einberufung der Bewerber um Stellen der Kategorien D I und II zu den vorgeschriebenen Dienstprüfungen;
8. die Bestreitung der nothwendigen Ausgaben für zeitweise Arbeitsaushilfe — Cap. II § 1 Titl. 3 der Eisenbahnbetriebsrechnung — innerhalb des festgesetzten Etats ohne besondere Genehmigung der Generaldirektion für die einzelnen Fälle;
9. die Bewilligung der für 25jährige Dienstzeit des Taglohnpersonals festgesetzten Gratification;
10. die Bewilligung und Einweisung der Pensionen für die Hinterbliebenen der pragmatischen Beamten, wie auch die Einweisung der Unterstützungen

aus dem Staatsdienerreliktenvereine und der damit verbundenen Töchterkassa. Die Befugniß bleibt auf die Bewilligung und Anweisung der Normalpensionen beschränkt, wogegen die Bewilligung der ausnahmsweisen Sustentationen und Sustentationszulagen gemäß § 9 mit 13 der Dienstpragmatik der Generaldirektion vorbehalten bleibt;

11. die Bewilligung des Sterbenachmonatratums an die Hinterbliebenen des diätarischen Personals bei Erfüllung der erforderlichen Voraussetzungen;
12. die Weiterbewilligung der Sustentationen, welche von der Generaldirektion auf Grund der Allerhöchsten Entschließung vom 25 Februar 1858 und des Allerhöchsten Signates vom 28. April 1879 (Minist.-Entschl. vom 2. Mai 1879 Nr. 1290) an das Personal des Neubaues und an dessen Hinterbliebene auf Zeit bewilligt worden sind, wenn die Voraussetzungen unverändert fortbestehen;
13. die Bewilligung von Unterstützungen aus dem Unterstützungsfond der k. b. Staatseisenbahnen innerhalb des festgesetzten Gesammtbetrages für den Oberbahnamtsbezirk;
14. die Gewährung von Kirchenbesuchsvorweisen an Angehörige von Beamten und Bediensteten der k. Staatseisenbahnen und der k. Posten und Telegraphen nach Maßgabe der hierüber bestehenden Bestimmungen (Abschnitt X der Instruction über die taxfreie Benützung der Staatseisenbahnen);
15. die Bewilligung freier Fahrt an Kinder der Beamten und Bediensteten der k. b. Staatseisenbahnen und der k Posten und Telegraphen, sowie an Kinder verstorbener Beamten und Bediensteten der k. Staatseisenbahnen, welche auswärtige Studienanstalten besuchen, nach Maßgabe der in der höchsten Entschließung vom 10. April 1882 Nr. 1154 II unter Absatz 2 gegebenen Bestimmungen;
16. die Ausstellung von Freifahrtslegitimationen für das ganze Staatseisenbahnnetz oder für mehrere Fahrten zwischen bestimmten Strecken bei Urlaubsreisen des Personals mit der Beschränkung, daß erstere Legitimationen nur an pragmatische Beamte verabfolgt werden dürfen (§ 18 der Instruction über die taxfreie Benützung der k. b. St.-E.);
17. die Genehmigung der Gesuche um ratenweise Abtragung der Baufallschuldigkeiten bezüglich aller in den Oberbahnamtsbezirken verwendeten Beamten und Bediensteten;
18. die Verbescheidung der Gesuche um Uebernahme von Baufallschuldigkeiten auf das Eisenbahnärar bei nachgewiesener Uneinbringlichkeit;
19. die Bewilligung nachstehender widerruflicher Einrichtungen:
    a) Aufstellung von Plakat-, Firmen- und Wegweisertafeln, von Buden zum Verkaufe von Obst, Cigarren, kohlensaurem Wasser, Büchern und Photographien,
    b) Anlage von Glockensignalen für nächst dem Bahnhofe gelegene Gasthäuser zum An- und Abläuten der Züge, von Kegelbahnen, Verschönerungen, wie Pflanzungen von Alleebäumen und Gesträuchen, die Aufstellung von Ruhebänken und Gartenhäuschen,
    c) Anbringung von vergitterten Lichtöffnungen bei den an das Bahneigenthum angrenzenden Privatbaulichkeiten,
    d) Anlage von Treppen, Stegen und Ueberbrückungen bahnärarialischer Gräben,
    e) Anlage von Zufahrten und Einfahrtsthoren zu dem an das Bahneigenthum angrenzenden Privateigenthum,
    f) Anlage von Fußwegen, Gas- und Wasserleitungen,
    g) Herstellung von Lagerhütten, Comptoirhäuschen, Unterstandshütten, Aufbewahrungsmagazinen, Remisen, Schutzdächern, Ladegerüsten der Ladebühnen, Waagen ꝛc. auf bereits gepachteten bahnärarialischen Lagerplätzen, sowie die Einfriedung von solchen Plätzen;

20. die Behandlung des gesammten Verpachtungswesens hinsichtlich der ökonomischen Nutzungen von Bahneigenthum ausnahmlich jener Fälle, in welchen:
    a) Differenzen zwischen Pächtern und den Oberbahnämtern, bezw. Beschwerden gegen Verfügungen derselben zu entscheiden sind, und
    b) die zwangsweise Beitreibung des Pachtschillings herbeizuführen ist;
21. die Durchführung der Brandversicherung für Immobilien ausnahmlich der Entscheidung:
    a) principieller Fälle,
    b) über Differenzen mit der k. Brandversicherungskammer, sowie
    c) aller Brandschadensfälle;
22. die Strafantragstellung auf amtliche Verfolgung von Berufsbeleidigungen hinsichtlich des den Oberbahnämtern unterstellten Personals, jedoch mit Ausschluß des zu den Oberbahnämtern selbst gehörigen Personals*;
23. die Mittheilung periodischer Uebersichten aus dem Personen- oder Güterverkehre zu statistischen Zwecken:
    a) an landwirthschaftliche Kreiscomités zur Fertigung ihrer Jahresberichte, an Bergämter zu Zwecken der Landesmontanstatistik,
    b) an die k. Bezirksämter behufs Erhebung über die Frequenz eines bestehenden oder zu erbauenden Weges;
24. die Verstärkung oder Verminderung, sowie Einziehung von Conducteurkursen bei Steigerung oder Rückgang des Verkehrs (Exponirung von Fahrpersonal bei besonderen Anlässen, wie Volksfesten u. dgl.);
25. die Remisirung der entbehrlichen Personenwagen bei Eintritt der Abnahme des Verkehrs;
26. die Beschaffung von Kursuhren für die Oberconducteure, innerhalb der festgestellten Etatsgrenzen;
27. die Genehmigung des Haltens von Nachtwächterhunden und die Einweisung der Vergütung dafür, innerhalb der festgesetzten Etatsgrenzen;
28. die Abgabe von Bahnhoflokalen zu Festakten, Vereinszwecken oder zur zeitweiligen Benützung durch die Post oder zu geselligen Zwecken durch Verkehrsbeamte;
29. die Vertragsabschlüsse über Reinigung und Beheizung der Dienstlokale in allen jenen Fällen, in welchen keine Erhöhung der eingewiesenen Aversalbeträge damit verknüpft erscheint;
30. das Tariren der Bodenwaagen;
31. die Statistik der feststehenden Dampfkessel, Dampfmaschinen und Lokomobilen;
32. die Ueberwachung der Zeit- und Bedarfsschmierung der Eisenbahnwagen in Bezug auf richtige Ausführung und Materialverbrauch;
33. die Zusammenstellung der im Oberbahnamtsbezirke warmgelaufenen Wagen und Verfolgung der hiebei etwa zu Tage tretenden Unregelmäßigkeiten in der Unterhaltung der Wagen;
34. die Verbescheidung aller Reklamationen aus dem inneren Verkehre wegen Verzögerungen, Beschädigungen, Verminderungen und Verlust von Gepäck,

---

* Anmerkung. Mit G. D. E. Nr. 40254 v. 27. IV. 92 wurde ausgesprochen, daß die den Oberbahnämtern zukommende Strafantragsstellung auf amtliche Verfolgung von Berufsbeleidigungen — sowohl nach Ziffer 22 des Ausschreibens vom 16. Juli 1891 Nr. 60169 als auch nach dem Wortlaute des § 196 d. R.-St.-G.-B. — auf solche Fälle beschränkt ist, in denen es sich um die Verfolgung von Beleidigungen gegen das den einzelnen Oberbahnämtern unterstellte Personal handelt, in denen also die einzelnen Oberbahnämter als die amtlichen Vorgesetzten des beleidigten Personals erscheinen. Sobald sich eine Berufsbeleidigung auf Personal verschiedener Oberbahnämter, auf die Gesammtheit einer Dienstesklasse (z. B. der Conducteure), auf die Verwaltung der k. Staatseisenbahnen als solche u. dgl. erstreckt, hört die Zuständigkeit des Oberbahnamtes zur Strafantragstellung auf und sind in solchen Fällen, gleichwie bei Berufsbeleidigungen gegen das zu den Oberbahnämtern selbst gehörige Personal (Ziff. 22 obigen Ausschreibens), die einschlägigen Akten der Generaldirektion mit Berichtsantrag vorzulegen.

Thieren, Fahrzeugen, Leichen und Gütern, wegen Taxreklamationen aus der Beförderung von Personen, Gepäck, Thieren, Fahrzeugen, Leichen und Gütern, sowie wegen Erhebung von Wagenstandsgeldern bis zum Betrage von 500 *M.*, sowie die Beschlußfassung über die Haftfrage;

35. die Zulassung von Generalreversen (§ 8 Abs. 8 der Instruction für den Expeditionsdienst);
36. die Verpachtung von Lagerplätzen im Freien ohne Rücksicht auf die Höhe der Platzgebühr;
37. Verbescheidung der Gesuche von ersatzpflichtigen Beamten und Bediensteten um Genehmigung von Ratenzahlungen für jene Fälle, in welchen die Ersatzsumme den Betrag der aufrecht gemachten Dienstkaution nicht überschreitet;
38. die Behandlung einfacher durch Abrutschungen, Sicherungsarbeiten, Anlage oder Veränderung von Schneezäunen veranlaßten Grunderwerbungen geringen Umfanges, so daß die Erwerbungskosten im einzelnen Falle die Summe von 500 *M.* nicht übersteigen;
39. die Veräußerung von Sand und Kies, guter Erde, Lehm, Dünger, Lösche und sonstigen zufälligen Ergebnissen an Weidenschnitt, von Bäumen, Astwerk, Streu u. s. w.*;
40. die Anschaffung von Bahnunterhaltungsgeräthen und Gegenständen zur Ausrüstung der Bahnwärter und Wechselwärter, auch wenn diese eine Vermehrung des Inventars darstellen, ohne besondere Genehmigung bis zu einem Anschaffungspreis des einzelnen Gegenstandes, welcher den Betrag von 200 *M.* nicht übersteigt;
41. einfache Geleiseverlängerungen innerhalb eines Kostenaufwandes, welcher für eine Station und auf ein Jahr den Betrag von 300 *M.* — ohne Anrechnung des Altmaterials — nicht überschreitet.

Wie heißen die Vorstände der Oberbahnämter?

Oberbahnamtsdirektoren.

Welches ist die Aufgabe eines Oberbahnamtsdirektors?

Dem Vorstande des Oberbahnamtes obliegt die Leitung und Beaufsichtigung des gesammten Dienstes im Oberbahmtsbezirke und ist derselbe für die gesammte Geschäftsführung im Allgemeinen verantwortlich; das ganze Personal des Bezirkes ist ihm daher untergeordnet.

Welche Dienstesstellen sind dem k. Oberbahnamte unmittelbar untergeordnet?

Den k. Oberbahnämtern sind unterstellt: die Bahnämter, die selbständigen Güterexpeditionen, die Verwaltungen, die Expeditionen und Haltestellen.

Außerdem sind zum Vollzuge der Geschäfte der Bahnunterhaltung den Oberbahnämtern am Oberbahnamtssitze selbst, sowie

* Mit G. D. E. Nr. 172 V v. 31. XII. 91 wurden als weitere geringwerthige Gegenstände, deren Veräußerung in der Zuständigkeit der Oberbahnämter liegt, bezeichnet: unbrauchbare Eisen- und Holzabfälle, Rüstholz und Abbruchsmaterialien, insofern deren Gesammtwerth den Betrag von 100 Mark nicht übersteigt.

nach Bedarf mit dem Amtssitze an geeigneten Stationen ingenieurtechnische Beamte zugewiesen, welchen die Bahnmeister und das diesen unterstellte Wechselwärter-, Bahnwärter- und Streckenarbeiterpersonal untergeordnet sind.

Für den maschinentechnischen Betriebsdienst sind nach Erforderniß sowohl am Oberbahnamtssitze, als an geeigneten Stationen besondere Werkstätten errichtet, welchen das Lokomotiv-, Wagenwärter- und Bremserpersonal unmittelbar unterstellt ist.

Für die Verwaltung der zum Betriebe, der Bahnunterhaltung und dem Werkstättedienst erforderlichen Materialien können Magazinsabtheilungen oder Depots errichtet und den Oberbahnämtern unterstellt werden.

Welche besondere Einrichtung besteht noch bei der Eisenbahnverwaltung?

Der Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen ist ein Eisenbahnrath beigegeben.

Seit wann besteht der Eisenbahnrath?

Seit dem Jahre 1881.

Welche Aufgabe hat der Eisenbahnrath?

Der Eisenbahnrath hat die Aufgabe, in wichtigen, den Handel, die Gewerbe oder die Landwirthschaft berührenden Fragen des Eisenbahnbetriebes gutachtliche Aeußerungen abzugeben.

Insbesondere ist derselbe über wichtige Aenderungen der reglementären Bestimmungen, soweit diese die Verkehrsinteressen berühren, dann der Tarifvorschriften und der Tarifsätze, sowie über Aenderungen im Fahrplane zu vernehmen.

Aenderungen der reglementären Bestimmungen der bezeichneten Art, dann der Tarifvorschriften und der Tarifsätze, sowie Ausnahmetarife, welche ohne vorherige Vernehmung des Eisenbahnrathes zur Einführung gelangt sind, hat die Generaldirektion den Mitgliedern desselben vor seinem nächsten Zusammentritt zur Kenntniß zu bringen.

Der Eisenbahnrath kann innerhalb des ihm zugewiesenen Wirkungskreises Wünsche und Beschwerden an die Generaldirektion richten und Auskunft von derselben verlangen.

Wie ist der Eisenbahnrath organisirt?

Der Eisenbahnrath besteht aus 25 Mitgliedern, welche vom Könige ernannt werden.

Von jeder Handels- und Gewerbekammer diesseits des Rheines können zwei Mitglieder und von jedem der diesseits des Rheines

bestehenden Kreiscomités des Landwirthschaftlichen Vereins ein Mitglied des Eisenbahnrathes gutachtlich in Vorschlag gebracht werden, wobei diese Corporationen nicht auf ihre eigenen Mitglieder beschränkt sind.

Die Bestellung der Mitglieder des Eisenbahnrathes erfolgt auf die Dauer von drei Jahren. Es kann jedoch der Eisenbahnrath vor Ablauf dieser Periode aufgelöst und dessen Neubildung angeordnet werden.

Wie oft tritt der Eisenbahnrath zusammen?

Der Eisenbahnrath wird von der Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen nach Bedürfniß, mindestens aber zweimal jährlich einberufen.

Wer führt den Vorsitz im Eisenbahnrath?

Den Vorsitz im Eisenbahnrathe führt der Generaldirektor der k. bayer. Staatseisenbahnen oder in dessen Verhinderung der Direktor der Verkehrsabtheilung der Generaldirektion.

Zu den Sitzungen des Eisenbahnrathes werden nach Bedürfniß Beamte der Generaldirektion oder anderer Staatsbehörden oder sonstige Sachverständige beigezogen.

Erhalten die Mitglieder des Eisenbahnrathes für ihre Thätigkeit eine Vergütung?

Die Mitglieder des Eisenbahnrathes üben ihre Funktion als Ehrenamt. Die nicht in München wohnenden Mitglieder erhalten behufs Theilnahme an den Sitzungen freie Hin- und Rückfahrt in beliebiger Wagenklasse auf den bayerischen Staatsbahnen.

Welches ist die Aufgabe der Direktion der k. b. Posten und Telegraphen?

Der Direktion der k. b. Posten und Telegraphen obliegt die obere Leitung und Verwaltung des gesammten Post- und Staatstelegraphenwesens. Auch ist derselben die Leitung des Telegraphenunterrichtskurses für die Adspiranten des Eisenbahndienstes zugewiesen.

Welcher Beamtenkörper ist der Direktion der k. b. Posten und Telegraphen zugetheilt?

Die Direktion der k. b. Posten und Telegraphen besteht aus einem Direktor als Vorstand und der erforderlichen Anzahl von Referenten und Vorständen für den Rechnungsdienst mit dem nöthigen Hilfspersonal.

Welche Stellen sind der Direktion der k. b. Posten und Telegraphen unterstellt?

Der Direktion der k. b. Posten und Telegraphen sind die Centralpostkasse, sowie das Rechnungs- und Revisionsbureau (A die Postanweisungscontrole, B die Fahrpostrevision, C das Depeschen-Revisionsbureau) unterstellt Ferner sind derselben die Oberpostämter untergeordnet, deren Sitz

in München für Oberbayern,
„ Augsburg für Schwaben und Neuburg,
„ Nürnberg für Mittelfranken,
„ Bamberg für Oberfranken,
„ Würzburg für Unterfranken und Aschaffenburg,
„ Regensburg für Niederbayern und die Oberpfalz und
„ Speyer für die Pfalz sich befindet.

Die lokalen Postanstalten am Sitze der Oberpostämter können diesen unmittelbar einverleibt sein.

Welches ist die Aufgabe der Oberpostämter?

Die Oberpostämter haben als äußere Vollzugs- und Aufsichtsbehörden die genaue Ausführung aller höheren Anordnungen zu veranlassen und zu überwachen Ihnen obliegt die fortwährende Wahrnehmung und Förderung der Interessen des Post- und Telegraphenverkehrs in ihren Bezirken, die Beaufsichtigung und Instandhaltung des zugewiesenen Inventars, die zweckmäßige und ökonomische Verwendung der hiefür bewilligten Mittel, sowie die Sorge für regelmäßigen, zweckentsprechenden und ökonomischen Betrieb der Posten und Telegraphen

Die Oberpostämter haben die Einhebung und Verrechnung der Einnahmen zu überwachen und das gesammte untergeordnete Personal geeignet zu verwenden.

Denselben steht zu die Aufnahme und Entlassung des nicht statusmäßigen Personals, die Anstellung, Beförderung, Versetzung, Pensionirung und Entlassung der statusmäßigen Bediensteten der Kategorien D III und IV, sowie die Sustentirung der Hinterbliebenen derselben, soferne nicht höhere als die normalen Beträge beansprucht werden, endlich bezüglich des übrigen statusmäßigen Personales der Vorschlag für Ernennung und Beförderung, Versetzung, Pensionirung und Entlassung desselben. Den Oberpostämtern steht die Aufsicht und Disciplin über das gesammte Personal des Bezirkes zu

Denselben ist ferner übertragen das gesammte Amtsbürgschaftswesen, insoferne nicht civilrechtliche Ansprüche Dritter in Frage kommen, die Befugniß zur Ertheilung von Urlaub bis zu 14 Tagen und auf grund amtsärztlicher Zeugnisse bis zu 4 Wochen für alle

Beamte und Bedienstete ihrer Bezirke, die Anordnung von Dienstesaushilfen bei Erkrankungen und Beurlaubungen.

Den Oberpostämtern unterliegt ferner die Untersuchung aller den Anspruch auf Schadenersatz wegen Beschädigung oder Verlustes von Sendungen begründender Vorkommnisse innerhalb des Oberamtsbezirkes, sodann die Bewilligung der Ersatzleistung bis zu dem Betrage von 200 Mark für den Verlust von Einschreibsendungen und bis zum Betrage von 200 Mark für jenen von Postanweisungen, Geldbriefen und Werthsendungen, sowie die Feststellung der Haftungsverbindlichkeit der betreffenden Beamten und Bediensteten.

Welches ist der Personalstand der Oberpostämter?

Die Oberpostämter werden mit einem Oberpostmeister als Vorstand, der nothwendigen Anzahl von weiteren Beamten und dem erforderlichen Hilfspersonal besetzt.

Welche Dienstesstellen sind den Oberpostämtern unterstellt?

Den Oberpostämtern sind sämmtliche Post- und Telegraphenanstalten des Bezirkes unterstellt.

Die Postanstalten werden je nach der Bedeutung und den Umfang des Betriebes in

Postämter,
Postverwaltungen,
Postexpeditionen und
Postablagen

eingetheilt.

Dieselben haben für den zugetheilten Bezirk den Postbetrieb und in der Regel auch den Telegraphenbetrieb wahrzunehmen; wo jedoch der Geschäftsumfang es bedingt, können für den Telegraphendienst besondere Telegraphenstationen bestehen.

Welche Gemeinschaftsbestimmung ist zwischen der Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen und der Direktion der k. b. Posten und Telegraphen getroffen?

Die Postanstalten können von der Direktion der k. b. Posten und Telegraphen im Einvernehmen mit der Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen mit Eisenbahnstationen verbunden werden.

Welches sind die allgemeinen Dienstpflichten der Angehörigen der k. b. Verkehrsanstalten?

Jeder Angehörige der k. b. Verkehrsanstalten ist verpflichtet, in wie außer Dienst sich durch musterhaftes Verhalten der für

seinen Beruf unentbehrlichen Achtung würdig zu erweisen, und Alles zu vermeiden, was sein Ansehen und das Vertrauen in seine Person zu beeinträchtigen vermag.

Im Range höher stehenden Beamten ist, auch wenn sie nicht zu den unmittelbar Vorgesetzten zählen, stets mit Achtung zu begegnen

Im dienstlichen Verkehre mit dem Publikum ist stets ein höfliches, entgegenkommendes Benehmen zu beobachten. Zuwiderhandlungen gegen vorstehende allgemeine Dienstpflichten werden als Dienstvergehen betrachtet und bestraft, insbesondere Trunkenheit in und außer Dienst, leichtfertiges Schuldenmachen, Unsittlichkeit, Ungebührlichkeiten gegen das Publikum, Annahme von Geschenken oder Trinkgeldern.

Auch ist es Pflicht eines jeden Angehörigen der k. b. Verkehrsanstalten, das Interesse des k. Staatsärars, insbesondere der k. Verkehrsanstalten nach jeder Richtung hin wahrzunehmen.

Was bestehen für Bestimmungen hinsichtlich der Einhaltung der Dienststunden?

Sind besondere Dienststunden festgesetzt, so sind dieselben genau einzuhalten. Die Verpflichtung zur Dienstleistung ist jedoch weder auf ein bestimmtes Zeitmaß, noch auf einen bestimmten Dienstzweig oder eine bestimmte Funktion beschränkt.

Demgemäß sind bei dringenden Veranlassungen zur Tages- und Nachtzeit, wie auch an Sonn- und Festtagen unweigerlich nicht nur die im ordentlichen Berufskreise liegenden Geschäfte zu besorgen, sondern auch jene auferlegten Dienstleistungen, welche nicht in dem ursprünglich angewiesenen Wirkungskreise liegen.

So oft es der Zweck der k. b. Verkehrsanstalten erfordert, in Nothfällen auch ohne besondere Aufforderung sind sämmtliche Angehörige der k. Verkehrsanstalten zur gegenseitigen Unterstützung in ihren dienstlichen Funktionen verpflichtet.

Welche Pflicht ist den Angehörigen der k. Verkehrsanstalten bezüglich der Wahrung des Amtsgeheimnisses auferlegt?

In allen Dienstsachen ist die Pflicht der Amtsverschwiegenheit streng zu beachten.

Insbesondere sind Gegenstände und Thatsachen, welche den Dienst betreffen, insoweit sie nicht offenkundig vor sich gingen und daher ihrer Natur nach die Geheimhaltung ausschließen — von welcher also nur durch das Dienstverhältniß Kenntniß erworben werden konnte — in Gegenwart von fremden Personen nicht zu besprechen, ebensowenig sind Mittheilungen aus Akten, Rechnungen

oder Plänen, welche vermöge des Dienstverhältnisses anvertraut oder zugänglich sind, an Privatpersonen, Beamte oder andere Behörden ohne schriftliche Ermächtigung der k. Generaldirection zulässig.

Auf welche Dauer bindet der Diensteid?

Der Diensteid bindet auf die Dauer des Dienstverhältnisses und insoweit er das Amtsgeheimniß betrifft, auf Lebensdauer.

Wann können Angehörige der k. Verkehrsanstalten in Angelegenheiten, welche den Dienst betreffen, als Zeugen vernommen oder als Sachverständige gehört werden?

Die Vernehmung von Angehörigen der k. Verkehrsanstalten als Zeugen über Thatsachen, welche den Dienst betreffen und von welchen nur durch das Dienstverhältniß Kenntniß erworben werden konnte, ist nur dann zulässig, wenn die Genehmigung der vorgesetzten Dienstesstelle eingeholt ist. Auch zur Vernehmung als Sachverständiger, sowie zur Abgabe eines schriftlichen Gutachtens ist, wenn es sich um Umstände handelt, auf welche sich die Pflicht zur Amtsverschwiegenheit bezieht, die Genehmigung der vorgesetzten Dienstesstelle einzuholen.

Wann dürfen Arbeiter der k. b. Verkehrsanstalten zu Privatarbeiten verwendet werden?

Nur dann, wenn die Genehmigung der vorgesetzten Stelle vorliegt.

Inwieweit haftet das Personal für die ihm übertragenen Dienstgeschäfte?

Jeder Angehörige der k. b. Verkehrsanstalten haftet für den richtigen und vollständigen Vollzug des ihm übertragenen Dienstes, sowie für alle durch seine Schuld eingetretenen Unfälle, Verluste, Beschädigungen und sonstigen Nachtheile.

Die Haftbarkeit des mit der Aufsicht über einen bestimmten Dienst betrauten Personals wird nur durch den ihm obliegenden Nachweis aufgehoben, daß die Beaufsichtigung in einem bestimmten Falle durch eine anderweitig gebotene Dienstleistung unmöglich gemacht wurde.

Was ist zu beachten, wenn Beleidigungen, welche Beamten bei Ausübung eines Amtes oder mit Bezug auf dasselbe zugefügt werden, gerichtlich verfolgt werden wollen?

Es ist hierüber auf dem Dienstwege der vorgesetzten Behörde Anzeige zu erstatten.

Welche Bestimmungen bestehen hinsichtlich der Entfernung vom Stations-Orte und bezüglich der Urlaubsbewilligung?

Ohne Vorwissen und Genehmigung des Vorgesetzten darf der dienstlich angewiesene Aufenthaltsort über Nacht, der Ort der Dienstausübung während der Dienstzeit nicht verlassen werden.

Die Vorstände der Bahnämter und der diesen gleich zu achtenden, den Oberbahnämtern direkt unterstellten Güterexpeditionen können Urlaub bis zu 3 Tagen bewilligen.

Bei längerer Dauer, und zwar bis zu 4 Wochen, bezw. bis zu 6 Wochen auf Grund eines ärztlichen Zeugnisses, sind die Oberbahnämter zuständig

Ueber diese Grenze hinaus ist bis zu 6 Wochen die Generaldirektion competent, während Urlaub über 6 Wochen nur vom k. Staatsministerium des k. Hauses und des Aeußern bewilligt werden kann.

Wie regelt sich das Dienstverhältniß bei den Expeditionen mit gemischtem und mit reinem Bahndienst?

Die bezüglichen Normen wurden mit Entschließung der vormaligen Generaldirektion der k. b. Verkehrsanstalten vom 14. Juni 1869 (V.-O.-Bl. Nr. 5) bekannt gegeben. Hienach regelt sich dieses Dienstverhältniß folgendermaßen:

I.

Der gesammte Expeditionsdienst bei Expeditionen mit gemischtem oder reinem Bahndienste wird von dem Expeditionsvorstande und den zugetheilten Hilfsarbeitern nach Maßgabe der einschlägigen Regulative, Verordnungen und Aufträge besorgt

Die Abfertigung der Bahnzüge, ferner die Ordnung und Beaufsichtigung des Stationsdienstes gehört zu den persönlichen Verpflichtungen des Vorstandes, den Fall des Dienstwechsels ausgenommen, in welchem diese Pflicht auf den Stellvertreter übergeht.

II.

Die Hilfsarbeiter sind den Expeditionsvorständen untergeordnet und gehalten, deren dienstlichen Anordnungen Folge zu leisten. Der Dienst bei jeder Expedition, welcher Hilfsarbeiter zugewiesen sind, muß durch eine Dienstordnung so geregelt werden, daß sowohl dem Vorstande, als auch jedem der Hilfsarbeiter ein selbstständiger Dienstzweig zur Besorgung unter dessen primärer Haftung entweder ständig oder im Wechsel zugewiesen wird.

Die Diensteintheilung muß oberamtlich genehmigt und alsdann von den Betheiligten unterzeichnet werden.

III.

Die Haftung, welche mit dem Expeditionsdienste für den Einzelnen verbunden ist, macht es unerläßlich, daß bei eintretendem Wechsel oder bei Ablösung im Dienste jedesmal die Uebergabe von Geld und Werthgegenständen nur unter kurzer Constatirung mit gegenseitiger Unterschrift vorgenommen und dieses Produkt von dem Vorstande mindestens 2 Jahre lang aufbewahrt werde. (Siehe Theil II, Seite 1.)

IV.

Jeder Expedient ist in erster Reihe für seine dienstlichen Handlungen oder Unterlassungen innerhalb der ihm zugewiesenen Geschäftssphäre und für die vorschriftsmäßig von ihm zu percipirenden Gelder verantwortlich.

Wird in dem einen oder anderen Geschäftskreise wegen momentanen Andranges die Beihilfe eines zweiten Expedienten nothwendig, so hat sich diese nur auf solche Arbeit zu beschränken, mit der eine Geldperception oder Behandlung von Werthgegenständen nicht verbunden ist; denn dadurch soll die Haftung des ersteren in keiner Weise alterirt werden.

V.

Die Ablieferung der von den einzelnen Expedienten percipirten Gelder an den Expeditionsvorstand hat jeden Tag auf Grund einer für jeden Dienstzweig anzufertigenden Controle zu geschehen. Die hiefür anzuwendenden Formulare werden von dem Regie- und Billetenbureau der Generaldirektion abgegeben.

Ueber jede Ablieferung hat der Expeditionsvorstand Bescheinigung zu ertheilen, die Controle zu revidiren und alsdann zu asserviren.

Das Kassabuch wird vom Vorstande nach bisheriger Vorschrift ausschließlich fortgeführt.

VI.

Die Dienstführung der zugetheilten Hilfsarbeiter in jeder Richtung zu überwachen und zu controliren ist der Expeditionsvorstand verpflichtet; er bleibt für dieselbe insoferne mit haftbar, als er sich eine schuldhafte Unterlassung zu Schulden kommen lassen sollte.

VII.

In Rücksicht auf die große Verantwortlichkeit ist den Expeditionsvorständen nicht gestattet, ohne höhere Erlaubniß sich von ihrem Stationsorte zu entfernen.

Auch für den Fall kurzer Abwesenheit vom Bahnhofe in dienstfreier Zeit muß Vorsorge getroffen werden, daß sie nöthigenfalls sogleich herbeigeholt werden können.

Bezüglich des Nachtdienstes ist gestattet, daß der Vorstand mit seinen Hilfsarbeitern einen Wechsel einführe, in welchem Falle dieselben den Vorstand im Stationsdienste und bei der Abfertigung der Bahnzüge mit selbstständiger Verantwortlichkeit zu vertreten haben.*

Eine gleiche Vertretung durch einen Hilfsarbeiter hat auch in den Fällen unabweisbarer Verhinderung des Expeditionsvorstandes unter gleichzeitiger Anzeige an das Oberbahnamt einzutreten. Der Stellvertreter ist jedoch verpflichtet, in zweifelbaren und außergewöhnlichen Fällen sich der eigenen selbstständigen Thätigkeit, wenn nicht Gefahr auf Verzug besteht, zu enthalten und sofort den Expeditionsvorstand rufen zu lassen. Aufgabe des Letzteren ist es, für diese Stellvertretung die Hilfsarbeiter über die Sicherheit- und Fahrdienstvorschriften genügend zu instruiren, während diese mit allem Fleiße diese wichtigen Bestimmungen sich anzueignen haben.

VIII.

Expeditoren, welchen wegen zu geringen Umfangs ihrer Aufgabe Hilfsarbeiter nicht zugetheilt sind, werden monatlich zweimal auf je 24 Stunden im Dienste abgelöst, wobei Uebergabe und Uebernahme nach der sub Ziffer III gegebenen Vorschrift zu erfolgen hat.**

IX.

Werden Adspiranten zur selbstständigen Verwendung zugetheilt, so gelten für sie die Bestimmungen für Adjunkten; nur können sie nicht zur Stellvertretung des Vorstandes verwendet werden. (Siehe auch Ziffer IX des D. B. 143, Seite 1.)

Die zur Erlernung des Dienstes oder Unterstützung des Expeditors zugetheilten Adspiranten sind den Praktikanten gleich

---

* Anmerkung. Eine grundsätzliche Befreiung der Stationsvorstände vom Nachtdienste ist ausgeschlossen. Namentlich auf Strecken mit starkem Nachtverkehr wird es aus betriebsdienstlichen und Fahrsicherheitsgründen, sowie behufs Sicherung der geordneten Dienstführung überhaupt, unerläßlich sein, daß der Stationsvorstand, sei es im gleichmäßigen Wechsel mit den Nebenbeamten, oder, wo dies aus besonderen persönlichen oder dienstlichen Gründen nicht angezeigt erscheint, wenigstens in regelmäßigen, wenn auch größeren Zwischenräumen, beispielsweise alle 6 Tage, während der Nacht oder während eines Theiles derselben den Dienst versieht, weil außerdem zu befürchten steht, daß demselben der Ueberblick über die Erfordernisse des Dienstes, welche während der Nacht noch wichtiger als während des Tages sein können, verloren gehen würde. G. D. E. Nr. 104471 I v. 15. XII. 90.

** Durch die inzwischen erlassenen Bestimmungen über die Bemessung der täglichen Dienstzeit dürfte die Bestimmung unter VIII nur selten mehr Anwendung finden.

zu halten, welche nur unter Respicienz und Verantwortlichkeit des Expeditors im Dienste verwendet werden dürfen.

Die Expeditoren haben die verantwortliche Pflicht, diese Adspiranten durch Belehrung in alle Zweige des Dienstes allmählig einzuführen, sie zur Arbeit und zum Studium der Regulativ- und Dienstesvorschriften anzuhalten und sie für ihre selbstständige Verwendbarkeit gründlich heranzubilden.

Die Expeditionsvorstände haben insbesondere dem strengen Vollzuge der Bestimmungen in Ziff. III Abs. 4 und Ziff. XV Abs. 4 des Normativs vom 14. Oktober 1868 „Die Aufnahme der Adspiranten und Gehilfen für den Dienst der k. Verkehrsanstalten betr." ihr volles Augenmerk zuzuwenden.

Anmerkung. Ziff. III Abs. 4 des vorerwähnten Normativs lautet: „Den Vorgesetzten wird in dieser Beziehung zur besonderen Pflicht gemacht, genau darauf zu achten, ob der Praktikant ausreichende Gesundheit für den Dienst, wahren Eifer und Trieb für den Beruf, hinlängliche natürliche Anlagen und den erforderlichen Grad von Ordnungsliebe und Zuverlässigkeit besitzt, ferner ob derselbe Achtung und Folgsamkeit gegen Höhergestellte, ein richtiges Benehmen gegen Subalterne, Ruhe und Bescheidenheit dem Publikum gegenüber beachtet und endlich, ob er einen sittlichen Lebenswandel führt."

Ziff. XV Abs. 4 besagt: „Gehilfen (Adspiranten) sind von ihren Vorgesetzten entsprechend zu überwachen, um sich hiedurch die Ueberzeugung zu verschaffen, ob sie ausreichende Gesundheit für den Dienst, Liebe, Eifer und Ausdauer für den Beruf besitzen, in Bezug auf Rechtlichkeit und Verlässigkeit Vertrauen verdienen, einen sittlichen Lebenswandel führen und überhaupt erwarten lassen, daß von ihren Kräften auch in einer selbstständigen Stellung ein nützlicher Gebrauch gemacht werden könne."

X.

Dem Expeditionsvorstande steht über die ihm zugetheilten Adjunkten und Adspiranten eine Disciplinar-Befugniß insofern zu, als er durch Ermahnung zur pünktlichen und verlässigen Dienstleistung aneifern, bei Erfolglosigkeit Verweise ertheilen und bei Wiederholung Anzeige an das k. Oberamt machen kann und muß.

Gröbere Verfehlungen müssen ohne jede Nachsicht sofort dem Oberbahnamte angezeigt werden, damit nachdrücklichst eingeschritten und bei nicht bezweckter Besserung die Entfernung des Fehligen baldigst verfügt werden kann, da nur ganz tüchtige, fleißige und solide Leute im Dienste behalten werden. (Mit D. B. 139 v. J. 1881 in Erinnerung gebracht.)

Was ist in Bezug auf den schriftlichen Verkehr der Dienstesstellen zu beachten?

Die betreffenden Bestimmungen sind zunächst in einer Allerhöchsten Bekanntmachung vom Jahre 1874 — V.-O.-Bl. Nr. 48 — niedergelegt, welche nachstehend im Auszuge folgt:

§ 2. ꝛc. ꝛc.

In Eingaben von Privaten und Rechtsanwälten an öffentliche Behörden und Stellen ist auf der ersten halbgebrochenen Blattseite anstatt einer Anrede, am oberen Rande links die Adresse, z. B.

An
das k. Staatsministerium
des Innern

und der kurz zu fassende Betreff nebst der Zahl und Art etwaiger Beilagen, am oberen Rande rechts der Wohnort und das Datum anzugeben.

Rechts unterhalb des Datums ist sofort mit dem sachlichen Vortrage zu beginnen. Auf der zweiten und den folgenden Seiten kann die ganze Breite des Bogens mit Ausnahme eines gegen die Mitte desselben frei zu lassenden Raumes beschrieben werden.

Auf den Schluß des sachlichen Vortrages hat unmittelbar die Namensunterschrift des Verfassers mit der im Nachstehenden bezeichneten Beifügung zu folgen und zwar:

a. Eingaben an den k. Staatsrath und die k. Staatsministerien, dann an den k. obersten Gerichtshof:
„Ehrerbietigst gehorsamst!“
b. in Eingaben an die k. Central- und Kreisstellen:
„gehorsamst“;
c. in Eingaben an die übrigen Behörden:
„gehorsam“.

Doppelschriften (Duplikate) sind nur dann vorzulegen, wenn deren Vorlage durch besondere Umstände geboten ist.

§ 3.

Die nämlichen Vorschriften gelten für die Form der amtlichen Berichte an vorgesetzte Behörden und Stellen und ist bei diesen außerdem noch oberhalb der Adresse der Name des berichtenden Amtes, dann unterhalb des Betreffes das Datum und die Geschäftsnummer des etwaigen veranlassenden Auftrages und der Name des Referenten anzugeben, falls der Berichterstatter nicht selbst der Referent ist.

Amtliche Vorlagen an vorgesetzte Behörden und Stellen mittelst Randberichtes sind in allen Fällen zuläßig, in welchen eine umfassendere Sachwürdigung nicht erforderlich ist und Berichtsentwürfe bei der berichtenden Behörde entbehrlich sind.

§ 4.

In Erlassen öffentlicher Behörden und Stellen an untergeordnete Aemter, sowie an Rechtsanwälte und Privatpersonen

ist die bisher übliche Ueberschrift auf der ersten Blattseite (am oberen Rande links) durch Bezeichnung der Geschäftsnummer und des Betreffs, sowie etwaiger Beilagen und (am oberen Rande rechts) durch Angabe des Amtssitzes und des Datums zu ersetzen.

Am Schlusse des Erlasses hat die amtliche Fertigung Platz zu finden, an deren bisheriger Form vorbehaltlich der Bestimmungen des § 2 Abs IV oben keine Aenderung eintritt. Am unteren Rande linker Hand ist die Adresse beizufügen.

Entschließungen, welche die Central- und Kreisstellen auf Grund collegialer Berathung erlassen, sind, soweit es bisher üblich war, auch künftig mit der Ueberschrift: „Im Namen Seiner Majestät des Königs“ zu versehen.

Die amtliche Schreibeweise hat sich jener Sprache zu nähern, welche im schriftlichen Privatverkehre angewendet wird, ohne in Weitläufigkeit zu verfallen.

Wenn nicht an eine Unterbehörde, sondern an die Person eines Staats- oder Gemeindebeamten in Dienstsachen geschrieben wird, so ist in der Adresse die Bezeichnung „Herr“ und im Inhalte des Schreibens die Anrede „Sie“ zu gebrauchen.

In gleicher Weise ist in der Regel auch bei den an Privatpersonen zu richtenden amtlichen Schreiben zu verfahren.

Der Gebrauch von Fremdwörtern ist in amtlichen Schreiben thunlichst zu vermeiden. Amtliche Erlasse in einfachen Geschäftssachen, bei denen die Anfertigung eines Entwurfes (Conceptes) zu den Akten nicht nöthig erscheint, können in Urschrift (gegen kurze Aktenvormerkung) den Betheiligten zugeschlossen werden.

§ 5.

Die den k. Civil-Staatsministerien untergeordneten Stellen und Behörden haben mit allen öffentlichen Organen dieser Ministerien, sowie mit Rechtsanwälten und Privatpersonen im ganzen Umfange des Königreichs dann in unmittelbaren Geschäftsverkehr zu treten, wenn weder eine Mitwirkung, noch eine Kenntnißnahme von Seite jener Stellen und Behörden nothwendig ist, welche den Betheiligten zunächst vorgesetzt sind.

§ 6.

Sind Entschließungen einer vorgesetzten Behörde oder Stelle (außer den in § 5 vorgesehenen Fällen) durch eine Unterbehörde mehreren Betheiligten schriftlich zu eröffnen, so hat erstere die erforderliche Zahl von Abdrücken ihrem Auftrage sofort beizufügen. In ähnlicher Weise ist zu verfahren, wenn einer Behörde Formularien (Tabellen) mit dem Auftrage zuge-

schlossen werden, dieselben untergeordneten Organen zur Bearbeitung mitzutheilen.

§ 7.

Schreiben der mit § 5 benannten Stellen und Behörden an solche von gleichem Dienstrange sind in Formen einfacher Geschäftsnoten (mit Hinweglassung von Ueberschriften, Anreden und Schlußformeln) abzufassen; insoferne die Einfachheit des Gegenstandes es gestattet, ist den betreffenden Aktenstücken eine Randbemerkung beizufügen und hiedurch die Ausfertigung einer Note zu vermeiden. Derartige in gerader (direkter) Redeweise abzufassende Noten haben anstatt der bisher üblichen Protokollextrakte auch in dem Falle Anwendung zu finden, wenn eine umfassendere schriftliche Mittheilung zwischen den beiden Kammern einer Kreisregierung nothwendig ist.

Anmerkung. Die Staats- und sonstigen öffentlichen Behörden haben sich bei ihren Correspondenzen, Berichten, Protokollen, Beschlüssen, Rechnungen und sonstigen amtlichen Schriftstücken eines gleichmäßigen Papierformates von 33 Centimeter Höhe und 21 Centimeter Breite des halben Bogens zu bedienen. Das gleiche Papierformat ist auch bei den Akten der Advokaten, Notare und Gerichtsvollzieher, sowie bei allen Schriftstücken anzuwenden, welche bei einer der genannten Behörden eingereicht werden.

Dieser Bestimmung sind nicht unterworfen:

a) Schriftstücke, für welche auch schon bisher der Gebrauch eines anderen als des allgemein vorgeschriebenen Papierformates angeordnet oder gestattet war, insbesondere Formularpapiere der verschiedenen Verwaltungszweige, Kataster-, Grund- und Hypothekenbücher, statistische Uebersichten, Register, Tabellen, Buchsauszüge, Conti, Policen, Pläne, Stammbäume, Diplome und dergleichen;

b) Schriftstücke, welche bei ihrer ursprünglichen Fertigung zur Vorlage an eine Behörde nicht bestimmt waren, wie z. B. Wechselbriefe und sonstige Handelspapiere, Privat-Schuldscheine 2c., mit Ausnahme jedoch der Akten der Advokaten, Notare und Gerichtsvollzieher.

Außerdem können sich Private zu ihren Eingaben auch der Briefbogen in Quartform bedienen. V.-O. u. A.-Bl. 31 v. J. 1877 und Nr. 70 v. J. 1879 das Papierformat im amtlichen Verkehre betr..

Von wem sind die Correspondenzen der Station zu fertigen?

Sämmtliche schriftlichen Ausfertigungen der Stationen, ohne alle Ausnahme, also auch alle Avisi, dürfen nur von dem Stationsvorstande unterzeichnet sein. Eine Unterzeichnung durch den Stellvertreter des Stationsvorstandes darf nur in legaler Abwesenheit des letzteren erfolgen. Bei nicht dringenden Angelegenheiten ist, wenn die Abwesenheit des Stationsvorstandes nicht länger als einen Tag dauert, mit Ausfertigung der Schreiben 2c. zuzuwarten.

Es hat der Grundsatz zu gelten, daß ohne Wissen des Stationsvorstandes nichts expedirt werden soll.

Innerhalb welcher Zeit sind die oberbahnamtlichen Aufträge zu erledigen?

Wenn speciell benannte Erledigungstermine den oberbahnamtlichen Aufträgen nicht angefügt sind, ist die Erledigung der letzteren jederzeit sofort zu bethätigen.*

Machen irgend welche Umstände die sofortige Erledigung unmöglich, so ist berichtlich ein späterer Termin zu erbitten, oder es ist bei geringen Verzögerungen die Fristüberschreitung unter Grundangabe bei der einschlägigen Vorlage auszuweisen.

Dieselben Bestimmungen gelten hinsichtlich der Aufträge der k. Oberpostämter und jener, welche von den Bureaux der Generaldirektion ausgehen.

Was ist in formeller Hinsicht im schriftlichen Verkehre der äußeren Dienstesstellen mit dem k. Oberbahnamte zu beachten?

Aktenstücke jeder Art, welche an das k. Oberbahnamt zur Einsendung gelangen, müssen einfach aber sicher verpackt sein, so daß die Oeffnung der Packete und Couverte nicht einen unverhältnißmäßig großen Zeitaufwand erfordert.

Couverte sind mit einer Oblate derart zu verschließen, daß letztere ungefähr einen Centimeter oberhalb dem Rande und in der Mitte des Umschlagtheiles nach erfolgter Schließung des Couverts zu liegen kommt und daß auf diese Weise das Couvert mit einem Griffe geöffnet werden kann.

Schließung der Couverte durch flüssigen Gummi oder durch mehrere Oblaten ist unstatthaft. Bei etwaiger Anwendung von Streusand ist derselbe vor Einsendung des betreffenden Schriftstückes an das k. Oberbahnamt vollständig zu entfernen.

Es ist unstatthaft, im schriftlichen Verkehre mit dem k. Oberbahnamte sich der Avisoblätter zu bedienen.

Alle berichtlichen Vorlagen haben auf ganzen weißen Bogen zu erfolgen. Fehlanzeigen können auf halben weißen Bogen erstattet werden. Vorlagen, welche mehr als einen Bogen umfassen, sind zu heften. Jederzeit ist sich einer gut leserlichen Handschrift zu befleißigen. Gewässerte und infolgedessen abgeblaßte Tinte zu verwenden, ist nicht angängig.

Alle jene Akten, welchen Geld oder sonstige Werthbeträge beizugeben sind, müssen jederzeit, ausgeschieden von anderen Akten, unter gesondertem verschlossenen Couvert und unter genauer Werthangabe zur Absendung gelangen und zwar unter der Adresse der

* Die vielfach verbreitete Anschauung, daß bei Bestimmung eines Erledigungstermins (z. B. binnen 8 Tagen) die Erledigung erst mit Ablauf des Termins zu erfolgen habe, ist falsch.

k. Oberbahnamtskasse, auch wenn im Aktentexte die Adresse an das k. Oberbahnamt zu lauten hat.

Erlasse vorgesetzter Behörden mit Randbemerkungen zu versehen, ist unstatthaft und mit der einer vorgesetzten Stelle schuldigen Achtung unvereinbar.

Soll einer abweichenden Anschauung Ausdruck gegeben werden, so hat dies in Berichtform und in einem dem Subordinationsverhältnisse entsprechenden maßvollen Ton zu geschehen.*

Wem obliegt bei den äußeren Dienstesstellen die Führung des Geschäftsjournals?

Die Führung des Geschäftsjournals obliegt bei den Expeditionen und Haltestellen dem Stationsvorstande, bei den Verwaltungen und Aemtern den hiefür bestimmten Beamten unter Aufsicht und Ueberwachung der Vorstände.

Was ist hinsichtlich der Anlage und Führung der Geschäftsjournale zu beachten?

Jede Station hat ein Geschäftsjournal nach dem vorgeschriebenen Formulare zu führen, in welchem sämmtliche einlaufenden Schriftstücke, Aufträge, Dienstbefehle, Weisungen, Tarife, Instructionen u. s. f. unmittelbar nach Ankunft zu verbuchen sind und zwar unter Vormerkung der Zahl und der Beilagen; auf den bezüglichen Produkten ist die Journalnummer, sowie Datum des Einlaufs vorzumerken. Das Journal ist das erste und hauptsächlichste Hilfsmittel zur Erhaltung der Uebersicht und des regelmäßigen formellen Geschäftsganges und muß daher mit größter Ordnung geführt werden. Soweit für gewisse Correspondenzen eigene Journale vorgeschrieben sind, wie Differenzjournale 2c., hat der Eintrag lediglich in diesen zu erfolgen.**

---

* Anmerkung Eingaben und Gesuche des Personals sind von den Dienstvorständen jederzeit entsprechend zu würdigen und gegebenen Falles der höheren Instanz vorzulegen, da das Personal unter allen Umständen eine Verbescheidung seiner Vorstellungen — sei es nun im zustimmenden oder ablehnenden Sinne — erhalten soll. D. V.-B. 101 v. J. 1892.

** Die Ordnung der Schriftenprodukte macht eine entsprechende Ausscheidung derselben nothwendig.

Vortheilhaft wird der Einlauf in einen eigenen Umschlag gebracht, welcher überschrieben wird: „Einlauf". In diesem Umschlage verbleiben die Produkte bis zu ihrer Erledigung. Gehen sie weiter, so kommen sie in den Umschlag „Auslauf", sind sie dem Personale zur Kenntniß zu bringen, dann erfolgt ihre Einlegung in den Umschlag „Umlauf" und gehen sie zur Registratur, so werden sie in den Umschlag „Registratur" eingelegt. In den Umschlag „Umlauf" ist je ein Nummerverzeichniß für die Verordnungsblätter, für die Tarifanzeiger und für die Dienstbefehle einzulegen, in welchen die Nebenbeamten die Einsicht dieser Dienstbehelfe unterschriftlich zu bestätigen haben.

Welche Colonnen enthält das Geschäftsjournal?

A. Einlauf:

1. Laufende Nummer.
2. Datum des Einlaufs.
3. Präsentirungsdatum.
4. Absendestelle des Schriftstückes.
5. Inhaltsangabe (Betreff).
6. Bezugsnummer.
7. Abgabe an.

B. Auslauf:

8. Datum der Erledigung.
9. Art der Erledigung.
10. Von der Expedition an die Kanzlei — mit oder ohne Akten — Datum —
11. Expedirt am
12. Nach der Expedition an die Registratur — mit oder ohne Akten — Datum —
13. Reponirungsort.

Welche Bestimmung und welche Aufgabe hat die Registratur bei äußeren Dienstesstellen?

Die Registratur hat die Bestimmung, die eingehenden Schriftenprodukte zu sammeln, dieselben übersichtlich zu ordnen und zur amtlichen Benützung bereit zu halten. Eine exakte Dienstführung erfordert, daß die Registratur mit der größten Sorgfalt geführt wird, da es sonst unmöglich wäre, die bei der Abwicklung der Dienstgeschäfte nothwendigen Aufschlüsse — wobei oft auf eine ganze Reihe von Jahren zurückgegangen werden muß — aus den Akten zu erholen, was zu Unzukömmlichkeiten und Störungen im Geschäftsbetriebe führen würde. Der registrirende Beamte muß daher den ganzen Geschäftsumfang vollständig kennen, damit er beurtheilen kann, in welche Fascikel die einzelnen Schriftstücke einzulegen und wo dieselben im Bedarfsfalle zu suchen sind. Es erscheint deßhalb nothwendig, daß die Stationsregistratur nach Thunlichkeit von einem älteren und vollständig geschulten Beamten verwaltet wird.

Von Entschließungen 2c., welche ihrem Inhalte nach in mehreren Fascikeln vorhanden sein sollen, sind Abschriften oder wenigstens Berufungsblätter mit kurzer Inhaltsangabe zu den betreffenden Akten zu fertigen.

Nach welchem Schema ist die Registratur bei äußeren Dienstesstellen mit gemischtem Dienste anzulegen und zu führen?

Die Registratur zerfällt in 4 Abtheilungen und zwar:

1. Abtheilung A.

Diese enthält: Allgemeine Bestimmungen, Organisation und Personal-Angelegenheiten.

2. Abtheilung B.

Diese enthält: Betriebs- und Abfertigungsdienst und zerfällt in 17 Unterabtheilungen, wie nachstehend genannt:

Ba. Fahrtaufsichtsdienst,
Bb. Fahrplan,
Bc. Extrazüge (Sonderzüge),
Bd. Stationseinrichtungen,
Be. Restauration,
Bf. Plakate,
Bg. Signalwesen,
Bh. Telegraphendienst,
Bi. Wagenregulativ und Wagenverwendung,
Bk. Personen- und Gepäckabfertigung,
Bl. Equipagen und Viehtransport,
Bm. Güterabfertigung,
Bn. Uebergabs- und Uebernahmsdienst,
Bo. Freifahrten, Freitransporte und Taxermäßigungen,
Bp. Zollwesen,
Bq. Militärangelegenheiten,
Br. Bahnärztlicher Dienst.

3. Abtheilung C.

Diese enthält: Gütertarifwesen und zerfällt in 2 Unterabtheilungen:

Ca. Interner Verkehr,
Cb. Direkter Verkehr.

4. Abtheilung D.

Kassadienst und Rechnungswesen.

Bei diesen 4 Abtheilungen sind wieder zu unterscheiden:

1. Generalia,
2. Specialia.

Unter Generalia sind in der Registratur einzulegen, bezw. vorzumerken:

1. Sämmtliche Dienstbefehle,

2. Sämmtliche durch Verordnungsblätter bekannt gegebenen Ausschreibungen,
3. Tarifanzeiger.

Unter Specialia sind die oberbahnamtlichen Ausschreibungen, Verfügungen ꝛc., soweit sie Bestimmungen von allgemein dauerndem Werthe enthalten, zu verwahren.

Sowohl für Generalia, wie für Specialia sind gesonderte Renner zu führen, in welche die Dienstbefehle, Entschließungen ꝛc. nach Datum, Nummer und Betreff einzutragen sind

Die Aktenrenner sind in der Weise anzulegen, daß sie sämmtliche inliegende Produkte, welche chronologisch zu ordnen sind, in dieser Reihenfolge aufführen. Dieselben sind stets in gleicher Weise evident zu halten.

Jeder einzelne Akt ist mit steifem Umschlage zu versehen, auf welchem die betreffende Registratur-Chiffre und Materie, z. B.:

Ba. Fahrtaufsichtsdienst,

vorzumerken sind.

Im Geschäftsjournal ist in der betr. Rubrik der Reponirungsort einzutragen.

(D. B. 131/1880.)

Anmerkung. Außerdem empfiehlt es sich, bei der allgemeinen Abtheilung A folgende Unterabtheilungen zu bilden:

1. Eisenbahnbetriebskrankenkasse,
2. Arbeiter-Pensionskasse,
3. Unfallakt,
4. Prüfungs- und Qualificationswesen.

Auch ist es vortheilhaft für jene Verordnungen, welche sich auf die Wagenverwendung, die Benützung von Wagendecken und Ladekrahnen beziehen, einen Specialakt zu führen, da sonst die betreffenden Generalakten zu umfangreich werden, wodurch die Uebersichtlichkeit beeinträchtigt wird.

Die eine Station speciell betreffenden Schriftstücke sind in einem gesonderten Akt — Stationsakt — niederzulegen.

Was ist hinsichtlich der Currenthaltung der Registratur weiter zu beachten?

Sobald durch nachfolgende Ausschreiben, Weisungen ꝛc. frühere Produkte der Registratur außer Kraft treten, sind diese aus den Akten der laufenden Registratur unter gleichzeitiger Streichung im Renner zu entfernen und in einem eigenen Fascikel zu vereinigen, welchem auch die erledigten Correspondenzen, Aufträge u. s. f. beizugeben sind. Dieser Fascikel ist nach Ablauf eines jeden Jahres zusammenzubinden und unter Vormerkung der Jahreszahl auf der Außenseite zu verwahren.

Wie lange müssen reponirte Akten, ausgeschriebene Hilfsbücher, Kassabücher ꝛc. bei den Expeditionen aufbewahrt werden?

Je nach ihrer Wichtigkeit ist der Aufbewahrungstermin auf 2, 3, 5 und 10 Jahre festgesetzt. (Siehe detaillirtes Verzeichniß Theil II.)

Was hat nach Umfluß der genannten Termine mit diesem Material zu geschehen?

Dasselbe ist nach Ablauf dieser Termine nochmals zu untersuchen, ob nicht aus einem besonderen Grunde in dem einen oder anderen Falle längere Aufbewahrung geboten erscheine.

Diejenigen Produkte, für welche diese Voraussetzung nicht zutrifft, sind sodann wohlgeordnet und mit einem Verzeichnisse versehen, an das kgl. Oberbahnamt einzusenden (Siehe Terminskalender Theil II.)

Was ist ein Protokoll?

Ein Protokoll ist eine schriftliche Erklärung, welche zur näheren Beschreibung und Beglaubigung einer Verhandlung dient; auch ist es die schriftliche Vernehmung einer Person, die etwas anzuzeigen hat oder zur Untersuchung gezogen werden soll.

Welche Arten von Protokollen giebt es?

Constatirungsprotokolle, Eröffnungsprotokolle, Vereidigungsprotokolle, Versteigerungsprotokolle, Revisionsprotokolle ꝛc.

Was ist in formeller Beziehung bei Abfassung von Protokollen zu beachten?

Das Protokoll wird auf gebrochenem Bogen niedergeschrieben. Als Ueberschrift erhält das Protokoll zunächst Ort und Zeit der Aufnahme, z. B. Verhandelt, München, den 1. Januar 1894.

Es kann auch vorkommen, daß die Stunde der Verhandlung angegeben werden muß.

Im Eingang sind Veranlassung und die Person, mit der verhandelt wird, zu bezeichnen. Die Bezeichnung der Person muß so bestimmt geschehen, daß diesbezüglich kein Zweifel aufkommen kann. Nach erfolgter Beendigung des Protokolls wird dasselbe der vernommenen Person vorgelesen und nach festgestelltem Einverständnisse mit dem Inhalte mit dem Vermerke versehen: „Vorgelesen und unterschrieben“ (V. u. u.), worauf die vernommene Person zu unterschreiben hat. Sodann wird dasselbe von dem Protokollführer mit den Worten „zur Beglaubigung“ oder auch „geschehen wie oben gemeldet“ („actum ut supra a. u. s.“) unter Beisetzung seines Dienstcharakters unterschrieben.

Was hat zu geschehen, wenn die zu vernehmende Person dem Protokollführer ganz fremd ist?

Wenn die zu vernehmende Person dem Protokollführer ganz fremd ist, muß sich dieselbe, wenn nicht schon amtliche Beweismittel für ihre Persönlichkeit vorliegen, durch glaubhafte Dokumente ausweisen, oder die Identität derselben muß durch einen dem Protokollführer genau bekannten Zeugen dargethan werden. Das hiewegen Nöthige ist im Protokoll zu vermerken.

Was hat bei einer Protokollaufnahme zunächst zu geschehen?

Wenn die betr. Person vorgeladen worden ist, so muß sie vor Allem mit dem Gegenstande der Verhandlung bekannt gemacht werden, wenn dies nicht etwa schon durch die Vorladung geschehen ist.

In welcher Redeweise werden Protokolle abgefaßt?

Der Vortrag geschieht in der Regel in der direkten Redeweise; insbesondere ist dies der Fall bei Vernehmungen in Untersuchungssachen.

Was ist hinsichtlich der Abfassung von Protokollen noch besonders zu beachten?

Die Umstände und Thatsachen müssen einfach und genau erzählt und so präcis bestimmt und beschrieben werden, daß man ein deutliches Bild der Sachlage erhält. Der Protokollführer hat sich in jedem Falle genau davon zu unterrichten, worauf es bei der Verhandlung ankommt. Sollten Erläuterungen nothwendig sein, so hat er sich solche von dem zu Vernehmenden geben zu lassen und ist ihm zu diesem Behufe jede zweckdienliche Frage gestattet.

Bei Aufnahme von Verantwortungen sind unstichhaltige Grundangaben sogleich zu widerlegen und unpassende Bemerkungen zurückzuweisen. Bleibt der Vernommene gleichwohl bei seiner Angabe, so ist selbe in das Protokoll aufzunehmen und dabei zu constatiren, daß der Betreffende trotz gegentheiliger Belehrung auf seiner Angabe verharrt. (Die Aufnahme eines amtlichen Protokolls kann nur durch eine bei der Sache völlig unbetheiligte Amtsperson geschehen; die Protokollaufnahme Seitens eines Beamten in eigener Sache ist durchaus unstatthaft und darf der betreffende Beamte hiebei selbst nicht als Protokollführer fungiren. D B. 51/1885.)

Was hat zu geschehen, wenn Einschaltungen oder Aenderungen bei einem Protokolle nothwendig werden?

Werden Einschaltungen oder Aenderungen nothwendig, welche den früheren Sinn verändern, so muß dazu der leere Raum der

halbgebrochnnen Seite benützt und die Genehmigung des Zusatzes oder der vorgenommenen Aenderung durch die Unterschrift der vernommenen Person bethätigt werden.

Was ist zu beachten, wenn die vernommene Person des Schreibens unkundig ist?

Ist die vernommene Person des Schreibens unkundig, so muß dieselbe ihre Unterschrift durch drei Kreuze ersetzen. Der Protokollführer hat sodann zu vermerken: „Handzeichen u. s. w.", außerdem aber eine dritte unbetheiligte Person als Zeuge der Unterzeichnung beizuziehen, die ihren Namen mit dem Zusatze „als Zeuge der Unterzeichnung" neben die Handzeichen der vernommenen Person zu setzen hat.

Wie sind Eröffnungsprotokolle abzufassen?

Der Wortlaut ist in eigens aufgelegten Formularen vorgedruckt. (Nr. 177, 178 und 179 des Verzeichnisses der Formularpapiere.)

Anmerkung 1 Die k. Generaldirektion hat sich veranlaßt gesehen, besondere Formularien für Eröffnungsprotokolle herstellen zu lassen, die den bestehenden Bestimmungen nach jeder Richtung entsprechen. Diese Formulare haben für die Folge ausschließliche Verwendung zu finden und dürfen weder nachgedruckt, d. h auf mechanischem Wege vervielfältigt, noch auch abgeschrieben werden.

Der Bedarf ist bei dem Regie- und Billetenbureau der Generaldirektion zu bestellen und ist hiebei selbstverständlich darauf Bedacht zu nehmen, daß der Vorrath niemals ausgeht.

Die betreffenden drei Formularien gelten für die Eröffnung von reinen Strafbeschlüssen, ferner für die Eröffnung von reinen Haftzuweisungsverfügungen und endlich für die Eröffnung von solchen Verfügungen, in welchen neben der Haftzuweisung auch eine Strafe ausgesprochen wird.

Jede einschlägige Verfügung ist dem betreffenden Beamten oder Bediensteten ihrem vollen Inhalte nach und wortdeutlich vorzulesen, soweit nicht eine Einschränkung ausdrücklich angeordnet ist oder sich aus dem Sinne von selbst ergibt. (G. D. E. Nr. 99472 v. 11. XI. 89.)

Wenn ein Beamter oder ein Bediensteter in Strafe genommen wird, welcher einer Dienstesstelle als Vorstand vorsteht und die Verfügung an diese Dienstesstelle gerichtet ist, so hat der betreffende Beamte oder Bedienstete, welcher in der Entschließung auf das ihm nach §§ 14 u. 15 zustehende Berufungsrecht aufmerksam zu machen ist, den Empfang der Verfügung anzuzeigen und hiebei anzugeben, ob er die Strafe bezw. Ersatzzuweisung anerkennt oder nicht. Die Anzeige hat in Berichtsform zu geschehen und können in solchen Fällen selbstredend die Formulare Nr. 177, 178 und 179 keine Verwendung finden Wird gegen eine Strafverfügung oder gegen eine Ersatzzuweisung Einspruch erhoben, so ist der jeweils von der Berufungsinstanz ergehende Bescheid an Untergebene zu Protokoll zu eröffnen. Ein solches Protokoll könnte lauten:

> „Dem auf Vorruf erschienenen Hilfsconducteur Grandler wird die Verfügung des k. Oberbahnamtes N. vom . . . . Nr. . . . . . , wonach seine Berufung gegen den Strafbeschluß des k. Bahnamtes N. vom . . . . Nr. . . . . . . , laut welchem ꝛc. Grandler wegen

Nachlässigkeit im Personenabfertigungsdienste mit einem Verweise unter Androhung von Geldstrafe im Wiederholungsfalle beahndet wurde, als unbegründet abgewiesen wird, durch wortdeutliches Vorlesen eröffnet."

Dienstesvorstände, denen eine solche Verfügung direkt zugeht, haben den Empfang in der vorstehend bezeichneten Weise zu bestätigen.

(Die über das Taglohnpersonal verfügten Geldstrafen dürfen nicht mehr baar eingesendet werden, sondern sind in der Beitragsliste I in den hiefür vorgesehenen Rubriken 9 bezw. 13 und 17 zum Abzuge vorzumerken. Rubrik 9 ist lediglich für die Strafen der im Taggeldbezuge stehenden Adspiranten und Diätare bestimmt.)

Anmerkung 2. Der Schlußsatz eines Straferöffnungsprotokolls hat stets zu lauten:

„Ich unterwerfe mich der ausgesprochenen Strafe unter Verzicht auf das mir eingeräumte Berufungsrecht" oder: „Ich ergreife gegen den Strafbeschluß die Berufung".

Anmerkung 3. Vernehmungen zu Protokoll in Fahrdienstfragen sind vom Stationsvorstande zu pflegen; bei Vernehmungen, bei welchen es sich um Erörterung maschinentechnischer Fragen handelt, sollen die Werkstättevorstände zur Anwohnung beigezogen werden, welche erforderlichen Falles schriftliche Gutachten abzugeben haben.

(G. D. E. 2420 v. 10. Januar 1876.)

Anmerkung 4. Nach § 14 Abs. 1 des Strafreglements für die nicht pragmatisch angestellten Beamten und Bediensteten der Verkehrsanstalten vom 16. December 1875 ist gegen jede Disciplinarstraße die Berufung an die nächst vorgesetzte Behörde oder Stelle zulässig. Dem in Strafe genommenen nichtpragmatischen Beamten oder Bediensteten ist hiedurch für jeden Straffall eine nochmalige Prüfung des Thatbestandes der Strafwürdigkeit der ihm zur Last gelegten Handlung oder Unterlassung und der Angemessenheit der erkannten Strafe durch eine zweite Instanz gewährleistet, soferne er sich bei dem primären Bescheide nicht beruhigen will und auf eine weitere Entscheidung durch die höhere Behörde oder Stelle anträgt.

Die Beschreitung des Berufungsweges ist, abgesehen von den in § 14 Abs. 3 des Strafreglements aufgestellten formellen Erfordernissen an irgend welche Bedingungen oder Erfordernisse nicht geknüpft.

Ein mit Disciplinarstrafe belegter nichtpragmatischer Beamter oder Bediensteter, welcher sich bei dem erstinstanziellen Strafbeschlusse nicht bescheidet, sondern sich im Wege der Berufung an die nächst höhere Behörde oder Stelle mit dem Verlangen um nochmalige Prüfung und Entscheidung wendet, macht daher nur von einem Rechte Gebrauch, welches ihm, wie oben bemerkt, in materieller Hinsicht bedingungs- und vorbehaltslos eingeräumt ist. Die Berufungseinlegung an sich kann mithin, eben weil sie sich als Rechtsausübung und als Anrufung eines für jeden Straffall gewährleisteten Rechtsschutzes darstellt, niemals unter den Gesichtspunkt eines ahndungswürdigen Verhaltens gebracht werden, und zwar ebensowenig dann, wenn eine Begründung des eingelegten Rechtsmittels überhaupt nicht versucht wird, als in dem Falle, wenn sich die zur Berufungsbegründung vorgebrachten Einwendungen als gänzlich unbehelflich oder nichtig erweisen. Eine entgegenstehende Auffassung und dementsprechende Behandlung würde mit Nothwendigkeit zu einer Erschwerung des Berufungsrechtes und einer Beschränkung des durch die Offenhaltung des Berufungsweges zugesicherten Rechtsschutzes führen. Gemäß § 15 des Strafreglements ist zwar der Berufungsinstanz die Befugniß vorbehalten, eine Verschärfung der von der Unterinstanz erkannten Strafe eintreten zu lassen. Eine derartige Maßnahme ist jedoch nur dann für zulässig zu erachten, wenn nach

der Natur des zu beahndenden Dienstvergehens selbst eine Strafschärfung angemessen erscheint, also die Würdigung des Straffalles, sowie der übrigen nach § 6 des Strafreglements bei der Strafzumessung zu berücksichtigenden Umstände zu der Annahme geführt hat, daß die erstinstanziell erkannte Strafe im Verhältnisse zur Größe des zu ahndenden Verschuldens zu niedrig gegriffen sei. (Auszug aus der Ministerialentschl. Nr. 4622 II vom 25. IX 1892.)

G. D. E. Nr. 98356 a vom 27. X. 1892, mit welcher die vorstehende höchste Entschließung bekannt gegeben wurde, besagt hiezu noch Folgendes: „Die Anbringung der Berufung oder Beschwerde gegen einen Strafbescheid — d. i. die bestimmte Willenserklärung des Bestraften gegen den Disciplinarbeschluß die Entscheidung der höheren Instanz anrufen zu wollen, z. B. in der Form: „Ich ergreife gegen die eröffnete Strafverfügung die Berufung, bezw. Beschwerde" — ist nach § 14 des Strafreglements an sich rechtswirksam, ohne einer näheren Ausführung oder Begründung, sei es im Wege einer Protokollarerklärung oder einer eigenen Vorstellung zu bedürfen. Will aber das eingelegte Rechtsmittel begründet werden, was dem Berufungs- oder Beschwerdeführer zur Wahrung seiner Interessen unbenommen ist, so hat diese Begründung — bei Vermeidung der Nichtberücksichtigung — innerhalb der für die Einlegung des Rechtsmittels gesetzten 14tägigen Frist zu geschehen, und zwar wieder bei derjenigen Behörde oder Stelle, bei welcher das Rechtsmittel angebracht wurde. Auf Verlangen ist dem Bestraften schriftliche Ausfertigung der Strafverfügung zu ertheilen.

Was hat ein Stationsvorsteher zu thun, wenn seine Station durch einen Commissär der k. Generaldirektion inspicirt wird?

Wird eine Station durch einen Commissär der k. Generaldirektion inspicirt, so ist hiervon jedesmal sofort nach stattgehabter Inspektion unter Benennung des inspicirenden Beamten und Anführung der erhobenen Beanstandungen dem vorgesetzten Oberbahnamte Anzeige zu erstatten.

Hiebei ist sich auch zu äußern, wodurch die betreffenden Bemängelungen veranlaßt wurden, wie Abhilfe geschaffen werden könnte und ob, sowie event. wann bereits von der Station bezüglicher Antrag gestellt wurde.

Es liegt für solche Fälle bei jeder Station ein Buch auf, in welches der Generaldirektions-Commissär die getroffene Verfügung einzutragen hat.

Nach welchen Bestimmungen wird die Disciplinargewalt über die Beamten mit pragmatischen Rechten bei den k. b. Staatseisenbahnen ausgeübt?

Die Disciplinargewalt über die Beamten mit pragmatischen Rechten bei den k. b. Staatseisenbahnen übt die Generaldirektion nach Maßgabe der Bestimmungen der IX. Verfassungsbeilage (siehe unter Abschnitt IX Theil I) und der jeweils für solche Beamten geltenden Bestimmungen aus.

Nach welchen Bestimmungen wird die Disciplinargewalt über das nicht pragmatisch angestellte Personal der k. b. Staatseisenbahnen ausgeübt?

Nach den Bestimmungen des Strafreglements für die nicht pragmatisch angestellten Beamten und Bediensteten der k. b. Verkehrsanstalten.

Diese Bestimmungen lauten:

§ 1.

Die der Generaldirektion der k. Verkehrsanstalten nach Ziff. II Nr. 6 der allerhöchsten Formations-Verordnung vom 28. Juni 1872 zustehende Disciplinarbefugniß wird von den einzelnen Abtheilungen der Generaldirektion über das denselben zugetheilte Personal ausgeübt. Bei Bestrafung von Personal, welches mehreren Abtheilungen zugetheilt ist, findet gegenseitiges Benehmen dieser Abtheilungen statt.

§ 2.

Strafbar sind Uebertretungen und Vernachlässigungen der Dienstesvorschriften und Instructionen, Sicherheitsgefährdnngen, Ungehorsam und ein mit der dienstlichen Stellung unverträgliches Verhalten.

§ 3.

Uebertretungen, welche nach den bestehenden Gesetzen vom Criminal- oder Polizeistrafgerichte zu beahnden sind, werden an die zuständigen Behörden überwiesen.

Durch die vom Gerichte ausgesprochene Verurtheilung werden die vom dienstlichen Standpunkte gebotenen Maßregeln so wenig als durch die Freisprechung beseitigt. Uebertretungen im Sinne der Art. 315—320 des deutschen Reichsstrafgesetzbuches sind unter allen Umständen, auch wenn dem betreffenden Bediensteten nur Fahrlässigkeit zur Last fällt, dem Gerichte zur Anzeige zu bringen.

Die Verurtheilung wegen Diebstahls, Betrugs, Unterschlagung und Unsittlichkeit im Vergehungsgrade hat die Entfernung aus dem Dienste zur Folge.

§ 4.

Gegen die von der Generaldirektion ausgesprochene Strafe ist Berufung an das vorgesetzte Staatsministerium zulässig. Die Suspension vom Dienste vorbehaltlich höherer Entscheidung kann jedoch in provisorischer Weise von jedem Vorgesetzten eines pragmatisch angestellten Beamten verfügt werden.

§ 5.

Für die Uebertretungen der nicht pragmatisch angestellten Beamten und Bediensteten werden folgende Strafgattungen festgesetzt:

1. schriftlicher Verweis,
2. Geldstrafe bis zu 20 Mark,
3. Strafdienst,
4. Arrest bis zu 48 Stunden,
5. Suspension vom Dienste ohne Einzug des Funktionsgehaltes,
6. Suspension vom Dienste mit Einzug des Funktionsgehaltes,
7. Versetzung zur Strafe ohne Anspruch auf Umzugsgebühren,
8. Zurückversetzung in eine niedrigere Dienstesklasse,
9. Entlassung aus dem Dienste.

Jede der unter 1—8 benannten Strafen kann gegebenen Falls durch Androhung eines höheren Strafgrades bezw durch Androhung einer höheren Strafe verschärft werden.

§ 6.

Bei Ausmessung der Strafe sollen die Anforderungen des Dienstes, die Persönlichkeit des Schuldigen, die Gefährlichkeit der Handlung oder Unterlassung, der Grad der Verschuldung oder etwaige Wiederholung von strafbaren Handlungen durch dieselbe Person innerhalb kürzerer Zeit maßgebend sein.

§ 7.

Unabhängig von den Strafen und neben denselben besteht die Verbindlichkeit des Personales zum Ersatz aller Nachtheile aus dessen Handlungen oder Unterlassungen.

§ 8.

Die Strafbefugniß haben außer der Generaldirektion:

1. die Collegial-Mitglieder der Generaldirektion einschließlich der Oberinspektoren, Oberingenieure und Obermaschineningenieure,

2. Die Oberpostämter und Oberbahnämter, bezw. deren Inspektoren, Ober- und Bezirksingenieure, Bezirksmaschineningenieure; Bezirkskassiere, dann das Kanalamt; die Vorstände der Aemter, die Ingenieure, die Telegrapheninspektoren und Verwalter, die Vorstände der Bahn- und Postverwaltungen (siehe Nachtrag);

3. alle übrigen Stationsvorstände über das denselben ständig oder jeweils untergebene Personal;

4. die Bahnmeister.

§ 9.

Die Generaldirektion kann alle im § 3 aufgeführten Strafen über das gesammte Personal verhängen.

Dagegen können:

a) die Collegial-Mitglieder der Generaldirektion einschließlich ihrer Oberinspektoren, Oberingenieure und Obermaschineningenieure, ferner die Oberpostämter und Oberbahnämter bezw. deren in § 8 Ziff. 2 genannte Beamte, die im § 5 Nr. 1—5 aufgeführten Strafen ohne Ausnahme und jene Nr. 6 - 9 bei Bediensteten des Status DIII und IV aussprechen.

b) Die Amtsvorstände und Telegrapheninspektoren sind befugt, die Strafen 1 - 5 incl., die letztere jedoch nicht über die Dauer von 3 Tagen und die Strafe Nr. 2 nur bis zum Betrage von 10 Mark zu verhängen.

c) Dieselbe Disciplinarbefugniß steht den Ingenieuren, Maschineningenieuren, Werkstättevorständen über das ihnen untergebene Personal zu, soweit nicht die Bestrafung in die Competenz der Amtsvorstände gelegt ist; ferner den Telegraphenverwaltern und den Bahn- und Postverwaltungen, den Güter-, Bahnamts- und Bahnhofverwaltern.

Nachtrag: Das k. Staatsministerium des k. Hauses und des Aeußern hat mit höchster Entschließung vom 10. d. Mts. genehmigt, daß den Güter-, Bahnamts- und Bahnhofverwaltern die im § 9 sub c des Strafreglements bestimmten Strafbefugnisse, vorbehaltlich des Rekurses der Betroffenen an das zuständige Oberbahnamt, eingeräumt werden. V.-O.-Bl. 63 v. J. 1876.

d) Die übrigen Stationsvorstände sind auf Verweisertheilung beschränkt, unbeschadet ihrer Befugniß zu Anträgen auf höhere Strafen.

e) Die gleiche Befugniß steht den Bahnmeistern zu.

Bei den auf Grund der allerhöchsten Verordnung vom 11. Oktober 1848 stabil gewordenen Bediensteten haben bezüglich der Strafen § 5 Nr 6, 8, 9 die einschlägigen Bestimmungen der Beilage IX zur Verfassungsurkunde zur Anwendung zu kommen.

§ 10.

Die Arreststrafe (§ 5 Nr. 4) kann nur gegen Angehörige der Kategorie D in Fällen von groben Insubordinations- und Rohheitsexcessen ausgesprochen werden.

§ 11.

Die Suspension vom Dienste ist nur in Fällen, wo Gefahr auf dem Verzuge oder diese Verfügung speciell vorgeschrieben ist, ferner unter der gleichzeitigen Anzeigeerstattung an die Generaldirektion zulässig.

Im ersteren Falle — der Gefahr auf dem Verzuge — sind aber zur Verfügung der Dienstes-Suspension ohne Einziehung des

Gehaltes (§ 5 Nr. 5) alle überhaupt mit Strafbefugniß versehenen Behörden und Beamte berechtigt.*

§ 12.

Die Bestrafung des nicht statusmäßigen Personales bis zur Entlassung einschließlich ist durch Ziff. IV Abs. 5 der allerhöchsten Formationsverordnung vom 3. November 1875 allen Behörden und Beamten anheimgegeben, welche dasselbe aufnehmen.

§ 13.

Bei Verfehlungen, welche nach ihrer Art oder nach dem anzuwendenden Strafgrade oder rücksichtlich der Person des Fehligen außer den im § 9 festgesetzten Grenzen der Competenz des zur Bestrafung Berechtigten liegen, muß unter Vorlage der nöthigen Behelfe an die nächst vorgesetzte Behörde (Stelle) Bericht erstattet werden

Alle Unregelmäßigkeiten, durch welche Beschädigung an Leben und Gut — an letzterem in einem höheren Betrage als den Oberbahnämtern zur competenzmäßigen Verbescheidung zugewiesen ist, — veranlaßt worden ist, sind der Generaldirektion zur Beschlußfassung vorzulegen, sowie alle Dienstwidrigkeiten, bezüglich deren die speciellen Dienstesinstructionen die Dienstesentlassung in Aussicht stellen. Unregelmäßigkeiten, welche eine Beschädigung an Leben oder Gut veranlassen könnten, aber nicht veranlaßt haben, gehören zur Competenz der Oberbahnämter. Kassadefekte fallen in die Competenz der Generaldirektion.

§ 14.

Gegen jede Strafe ist eine Berufung an die nächste vorgesetzte Behörde oder Stelle zulässig.

Gegen die Strafen im § 5 Nr. 6—9 kann Beschwerde bei dem k. Staatsministerium des k. Hauses und des Aeußern erhoben werden.

Die Berufung resp. Beschwerde muß bei Vermeidung des Ausschlusses innerhalb 14 Tagen nach der Eröffnung des Strafbeschlusses bei der den Strafbeschluß publicirenden Behörde (Stelle) angebracht werden.

§ 15.

Mit der Eröffnung des Strafbeschlusses ist die Belehrung über das Berufungsrecht und über die Zulässigkeit einer Strafverschärfung durch die Berufungsinstanz zu verbinden, und zwar ohne Unterschied, ob die Eröffnung zu Protokoll oder mittels schriftlicher Ausfertigung erfolgt.

---

* Siehe auch Art. 111 und 112 des Ausführungsgesetzes zum Strafprozeßgesetze.

§ 16.

Jeder Strafverfügung hat eine kurze Constatirung des Straffalles und die Vernehmung des Schuldigen vorauszugehen, soferne die Bestrafung nicht in Folge unmittelbarer Wahrnehmung von Seiten des Vorgesetzten stattfindet.

Alle Strafverfügungen sind in dem Personalakt des Betreffenden vorzumerken, der bei eingelegter Berufung mit dem Untersuchungsakte der höheren Instanz vorzulegen ist.

§ 17.

Die Ausfertigungen der Strafbeschlüsse der Beamten der Oberpost- und Oberbahnämter erhalten die Fertigung des Oberamtes, jene der Amtsvorstände die Fertigung des Amtes; das Kanalamt unterfertigt als solches; die Strafbeschlüsse der übrigen hiezu berechtigten Beamten erhalten die Fertigung derselben.

Was ist hinsichtlich der Bezeichnung portofreier Dienstschreiben und deren Beförderung zu beachten?

Hier gelten die nachstehenden Bestimmungen:

I. Dienstescorrespondenz innerhalb Bayern.

Alle Dienstschreiben von und an bayerische Behörden müssen:

1. auf der Adreßseite die Bezeichnung der Versandt- und der Empfangsstelle, die Bezeichnung „R. S." und die Geschäftsnummer tragen, und
2. mit dem Dienstsiegel verschlossen sein.

II. Dienstescorrespondenz innerhalb Deutschland ausschließlich Bayern.

Die per Briefpost zu befördernden Dienstschreiben an Behörden und Stellen in Württemberg und dem übrigen deutschen Reiche (ausschließlich Bayern) müssen gleichfalls die vorstehend angeführten Merkmale tragen — statt der Bezeichnung R. S. ist jedoch auf denselben die Bezeichnung D. S., — Dienstsache oder Eisenbahndienstsache anzubringen —, ferner müssen sie mit dem Stempel „Frei laut Aversum Nr. . . . k. b. Staatsbahn" versehen sein.

Es hat dies in gleicher Weise bei dienstlichen Correspondenzen nach den außerhalb Bayerns im deutschen Reichsgebiete gelegenen bayerischen Eisenbahnstationen, wie Ulm, Crailsheim, Ellrichshausen, Rentwertshausen, Ritschenhausen, Meiningen zu geschehen.

Dienstliche Schreiben von bayerischen Eisenbahnstationen, welche in Württemberg oder dem übrigen deutschen Reichsgebiete (ausschl.

Bayern) gelegen sind, sind unter Vormerkung auf den Fahrberichten durch die Oberconducteure zu befördern und zwar: wenn die Adreßstation über das Ende des Kurses hinausgelegen ist, bis zum Ende des Kurses, wo der Abfertigungsbeamte die Schreiben in Empfang zu nehmen und der Post zur Weiterbeförderung zu übergeben hat.

III. Dienstescorrespondenz nach und aus Oesterreich-Ungarn.

a) Die dienstliche Correspondenz nach und von den in Oesterreich gelegenen bayerischen Eisenbahnstationen Eger, Kufstein und Salzburg ist in gleicher Weise zu behandeln, wie die dienstliche Correspondenz innerhalb Bayern (siehe unter I).

b) Dienstliche Correspondenzen nach anderen österreichischen Orten bezw. österreichischen Eisenbahnstellen und Behörden sind wie die Correspondenzen nach Württemberg und dem übrigen deutschen Reichsgebiete (ausschl. Bayern [siehe unter II]) zu behandeln.

(Bei der Aehnlichkeit der Firmenbezeichnungen „k. k. österreichische Staatsbahnen“ und „priv. österr. ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft“ können Schriftstücke, welche für die k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt sind, insbesondere bei Adressirung nach Wien, an die priv. österr. ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft und umgekehrt gelangen.

Behufs Hintanhaltung solcher unrichtiger Zustellungen ist es daher nothwendig, daß bei der Adressirung derartiger Correspondenzen die volle Firmabezeichnung „k. k. Generaldirektion der österr. Staatsbahnen“ bezw. „Direktion der priv. österr. ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft“ angewendet und besonders zur Vermeidung von Verwechselungen der Stationen „Wien“ oder der sonstigen in Wien bestehenden Dienststellen (z. B. Heizhausleitungen) der genannten Bahnverwaltungen stets der Bezeichnung „Wien“ auch die betreffende Bahnchiffre: „k. k. Staatsbahn“ bezw. „Staats-Eisenbahn-Gesellschaft“ beigesetzt werde. D. B 68/1891.)

IV. Dienstescorrespondenz nach der Schweiz.

Dienstescorrespondenzen an die Eisenbahnbehörden der Schweiz sind, nachdem sie genau adressirt und gut verschlossen wurden, noch in einem besonderen Umschlag zu verpacken und per Post an das k. Betriebsamt der bayerischen Bodenseedampfschifffahrt in Lindau zur Weiterbeförderung nach der Schweiz abzusenden

Der besondere Umschlag ist an das Betriebsamt der k. b. Bodenseedampfschifffahrt Lindau zu adressiren.

Behörden mit größerem Correspondenzwechsel haben die einzelnen Dienstschreiben täglich ein- oder zweimal zu sammeln und

in einem bezw. zwei Packeten verpackt auf die soeben erwähnte Weise nach Lindau zu befördern.*

Unter keinen Umständen dürfen Correspondenzen nach der Schweiz mit dem Stempel „frei laut Avers" versehen und der Post übergeben werden. Dieser Stempel kann überhaupt nur für Bahndienstcorrespondenzen innerhalb des deutschen Reiches und Oesterreich-Ungarns angewendet werden.

Dienstliche Schreiben an **Private in der Schweiz** dürfen nicht als Eisenbahndienstsachen befördert werden, sondern sind der Post zur Beförderung zu übergeben

Da derartige Schreiben portopflichtig sind, so sind dieselben in der Regel zu frankiren, soferne nicht nach den besonderen Verhältnissen das Porto von dem Empfänger zu tragen ist.

Dienstescorrespondenzen an die badischen Eisenbahnbehörden in Basel dürfen ebenfalls nicht mit dem Aversalstempel versehen werden, nachdem sich in Basel kein deutsches Postamt befindet. Diese Correspondenzen müssen entweder frankirt oder mittelst Eilgutkarten abgefertigt werden

V. Dienstescorrespondenzen der Billeten-, Gepäck- und Güterexpedition an außerbayerische Eisenbahnanstalten.

Auf die Correspondenz von bayerischen Billeten-, Gepäck- und Güterexpeditionen mit einzelnen außerhalb Bayern gelegenen bayerischen und nicht bayerischen Expeditionen haben die vorstehenden Anordnungen keinen Bezug; die Correspondenz wird, soweit nicht für die Güterexpeditionen die Abfertigung mittelst Eintrag in Register- und Fracht-(Eilgut-)Karte vorgeschrieben ist, durch das Conducteurpersonal unter Vormerkung in den Uebergabs- und Ablieferungsscheinen vermittelt.

Hiervon machen jedoch eine Ausnahme die Dienstescorrespondenzen bezeichneter Expeditionen mit den bayerischen Expeditionen in Eger, Kufstein und Salzburg, welche in der sub. III a angedeuteten Weise zu behandeln sind (D. B. 8/1876, D. B. 48/1879, D. B. 46/1881 und D. B. 2/1889.)**

* Diese Behandlung ist jedoch nicht unbedingt nöthig. Im Interesse der rascheren Beförderung ist es allgemein üblich, diese Dienstschreiben direkt zu adressiren und per Eisenbahn (Uebergabsschein) zu befördern.

** Dienstsendungen, welche zwischen den äußeren Dienststellen verschiedener Linien der Lokalbahnaktiengesellschaft in München unter einander gewechselt werden, sind auf den k. b. Staats-Eisenbahnen unentgeltlich zu befördern. Ausgenommen sind Telegramme, Geld und geldwerthe Papiere. Dieselben Bestimmungen gelten für Dienstsendungen der genannten Aktiengesellschaft, welche von der Centralstelle in München an ihre äußeren Dienstesstellen versendet werden. Bezüglich der Aufgabe und Ablieferung dieser Sendungen finden die Bestimmungen über die Anweisung für die Beförderung von Regiesendungen analoge Anwendung. G. D. E. Nr. 124747 v. 5. III. 93 und Nr. 17120 v. 24. II. 94.

Wie werden eingelieferte Fundgegenstände behandelt?

Für den Verwaltungsbereich der k. b. Staatseisenbahnen ist in München-C.-B. und Nürnberg-C.-B. je ein Fundbureau errichtet. Den Bezirk des Fundbureaus München-C. B. bilden die südlich der Donau gelegenen Strecken, einschließlich der Donauthalbahn Neuulm—Neuoffingen—Donauwörth—Ingolstadt—Regensburg—Passau, während alle übrigen Strecken in den Geschäftsbereich des Fundbureaus zu Nürnberg-C.-B. gehören.

Wird ein gefundener Gegenstand bei der Fundstation durch den Eigenthümer abverlangt oder ist ein Fundgegenstand mit Merkmalen versehen, welche den Eigenthümer unzweifelhaft erkennen lassen, oder kann der Eigenthümer eines unverschlossen zur Einlieferung gelangten Gegenstandes aus dem Inhalte desselben ermittelt werden, so hat dessen Rückgabe an den Eigenthümer nach Eintragung im Fundsachenverzeichniß gegen ordnungsmäßige Empfangsbestätigung stattzufinden.

Begründen Zeit, Ort oder Gegenstand des Fundes den Verdacht einer begangenen oder beabsichtigten strafbaren Handlung, so ist der Fundgegenstand durch den Stationsvorstand des Fundortes dem vorgesetzten k. Oberbahnamte unter Darlegung aller bezüglichen Umstände einzusenden.

Das k. Oberbahnamt hat der in Betracht kommenden Distriktspolizeibehörde hievon ungesäumt — eventuell telegraphisch — Nachricht zu geben und gleichzeitig an die Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen Bericht zu erstatten.

Alle übrigen Fundgegenstände sind bei der Einlieferung nach Eintragung in das Fundsachenverzeichniß

1. mit einem Anhängzettel versehen, auf welchem die Nummer des Verzeichnisses, Zeit und Ort der Auffindung und der Name des Finders bezw. Einlieferers niedergeschrieben ist, und

2. bis zur Ermittlung des Eigenthümers bezw. bis zur weiteren Verfügung des vorgesetzten k. Oberbahnamtes in zweckentsprechende Verwahrung zu nehmen.

Falls Fundgegenstände leicht verderbliche Sachen enthalten, ist mit letzteren nach den bezüglichen Bestimmungen in § 70 der Verkehrsordnung zu verfahren* und das Verkaufsprotokoll dem Fundsachenverzeichniß beizulegen. Um den Fundbureaus die Führung eines Verzeichnisses über alle im Bezirke eingelieferten Fundgegenstände zu ermöglichen, haben die Stationen (ausschließlich

* Im O. B. A. Bezirke München ist Protokoll mit Erlös sogleich an die O. B. A. Kasse einzusenden. Ausschreiben 42047 v. 13. V. 93.

München=Ctrl. und Nürnberg=Ctrl.) die an den Anhängzetteln befindlichen Postkarten jeweils abzutrennen und nach entsprechender Ausfüllung der Rückseite unverweilt an das bezügliche Fundbureau einzusenden. Die Einlieferung besonders werthvoller Gegenstände oder größerer Baarbeträge ist — unbeschadet der vorschriftsmäßigen Durchführung des Meldeverfahrens — dem der Fundstation vorgesetzten k. Oberbahnamte und dem bezüglichen Fundbureau telegraphisch anzuzeigen.

Das k. Oberbahnamt hat sofort alles Weitere zu veranlassen, um die Auffindung zur allgemeinen Kenntniß zu bringen.

Etwaige Insertionskosten sind von dem Eigenthümer zu ersetzen.

Welche Bestimmungen bestehen über die Behandlung von Verlustanzeigen?

Die bei den Stationen mündlich, schriftlich oder telegraphisch angebrachten Verlustanzeigen, welche nicht durch Rückgabe des vermißten Gegenstandes sofort erledigt werden können, sind mit nächster Post dem zuständigen Fundbureau zu übermitteln.

(Wird auf einer Station durch den Eigenthümer der Verlust eines Gegenstandes angezeigt, welcher auf derselben Station als Fundgegenstand eingeliefert und dem Fundbureau mittelst Fundanzeige bereits gemeldet wurde, so ist dem Fundbureau über die Erledigung der Angelegenheit alsbald Mittheilung zu machen.)

Die Fundbureaus haben nach Empfang der Verlustanzeigen, an der Hand der Fundsachenverzeichnisse, dem Verbleib der vermißten Gegenstände nachzuforschen und wegen Aushändigung der letzteren, eventuell im Benehmen mit anderen Fundbureaus das Erforderliche zu veranlassen. Die von den Fundbureaus auf Grund der Fundsachenverzeichnisse den Stationen behufs Aushändigung der gefundenen Gegenstände übermittelten Verlustanzeigen sind stets unverzüglich zu erledigen.

Ueber erfolglose Nachforschungen ist den nachfragenden Personen von jenem Fundbureau Nachricht zu geben, an welches die Verlustanzeige ursprünglich gerichtet war.

Nach welchen Bestimmungen ist die Aushändigung der Fundgegenstände an die Eigenthümer zu bethätigen?

Die in der Fundstation wohnenden Eigenthümer von Fundgegenständen haben den Empfang derselben im Fundsachenverzeichniß unterschriftlich zu bestätigen.

Ueber die Nachsendung von Fundgegenständen, welche nach Wahl des Eigenthümers durch die Post oder als Eil= bezw. Fracht=

gut oder als Gepäck stattfinden kann, ist im Fundsachenverzeichniß jeweils entsprechende Vormerkung zu machen.

Wird die Nachsendung eines Fundgegenstandes als Gepäck gegen Entrichtung einer festen — bei der Empfangsstation zahlbaren — Gebühr von 50 Pfg. gewünscht, so hat die Abfertigung solcher Sendungen innerhalb des deutschen Eisenbahnverkehrs-Verbandes stets direkt vom Fundorte bis zu der dem Eigenthümer bestimmten Eisenbahnstation zu erfolgen, ohne Rücksicht darauf, ob zwischen beiden Stationen direkte Gepäcktarife bestehen.

Auf der Rückseite dieser Gepäckscheine ist vorzumerken:

„Fundsache, Nachsendegebühr dort zu erheben."

In der Gepäckrechnung der Fundstation ist die bezügliche Abfertigungsstation an geeigneter Stelle aufzunehmen und die Auflassung der Taxen ist durch die Bemerkung

„nachgesandte Fundsache"

zu begründen.

Die Empfangsstation hat von dem Eigenthümer über die Aushändigung des Fundgegenstandes Empfangsbestätigung einzuholen und zu ihren Akten zu nehmen.

Wie erfolgt die Verrechnung der Gebühren für taxpflichtige Bahndiensttelegramme und nachgesandte Fundsachen?

Die Gebühren für die von Reisenden zwecks Ermittlung zurückgelassener Gegenstände aufgegebenen — von den Stationsbeamten in knapper Form zu fassenden und ausschließlich mit dem Bahntelegraphen zu befördernden — Diensttelegramme sind wie die Gebühren für Vorausbestellung von Personenfahrkarten (vgl D.-B. Nr. 17 vom 23. II. 93) am Schlusse der Fahrkartenrechnung der Hauptgeldsumme zuzusetzen und mit den übrigen Gefällen an die k. Oberbahnamtskassa abzuliefern. Mit D.-B. Nr. 24. v. J. 1891 wurde bestimmt, daß die zur Auffindung in Verlust gerathener Gegenstände abzulassenden Dienstdepeschen die Fertigung der Dienstesstelle und nicht jene des betreffenden Reisenden zu tragen haben. Wird die Fassung der Depesche dem Stationsbeamten überlassen (Dienstdepesche) und beschränkt sich die Beförderung derselben auf die deutschen Bahnen, so wird hiefür eine feste Gebühr von 50 Pfennig, andernfalls die tarifmäßige Depeschengebühr erhoben.

Die Nachsendegebühr für Fundsachen ist ohne Rücksicht auf die Abgangsstation am Schlusse der internen Gepäckrechnung der Empfangsstation unter Anlage der bezüglichen Gepäckkarten zu vereinnahmen. D.-B. 42 vom 26. Mai 1890.

II. Beförderung
von
Personen, Reisegepäck, Expreßgut, Hunden in Begleitung von Reisenden, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren.

Wie regelt sich die Personenbeförderung?

Die regelmäßige Personenbeförderung findet nach Maßgabe der Fahrpläne statt, welche vor Inkrafttreten öffentlich bekannt zu machen und rechtzeitig auf den Stationen auszuhängen sind. Aus denselben müssen die Wagenklassen, mit welchen die einzelnen Züge fahren, zu ersehen sein. Die Fahrpläne der eigenen Bahn, welche zum Aushang auf den Stationen des eigenen Bahngebietes bestimmt sind, werden auf hellgelbem, diejenigen, welche zum Aushang auf anderen Bahnen bestimmt sind, auf weißem Papier gedruckt. Außer Kraft getretene Fahrpläne sind sofort zu entfernen.

Sonderfahrten werden nach dem Ermessen der Bahnverwaltung gewährt.

Die Fahrpreise werden durch die Tarife bestimmt.

Auf jeder Station ist an geeigneter Stelle ein Tarifauszug auszuhängen oder auszulegen, aus dem die Fahrpreise nach solchen Stationen, für welche direkte Fahrkarten verkauft werden, ersichtlich sind.

Nach welchen Bestimmungen findet die Abfertigung und Beförderung von Truppen und Armeebedürfnissen in Friedenszeiten statt?

Nach der Friedenstransportordnung vom 11. Februar 1888 und dem Militärtarif vom 1. Oktober 1887, sowie nach den hiezu erlassenen Dienstesvorschriften der Eisenbahnen, welch letztere von den Eisenbahndienststellen bei Ausführung der Militärtransportordnung und des Militärtarifes genau zu beachten sind. (Siehe Seite 74.)

Welche Fahrkarten gelangen bei den k. bayerischen Staatseisenbahnen zur Ausgabe und welche Giltigkeitsdauer haben dieselben?

Für den Verkehr auf den bayerischen Staatseisenbahnen werden nachstehende Fahrkarten ausgegeben:

1. Fahrkarten zur einfachen Fahrt I., II. und III. Klasse „für alle Züge“ (Schnellzüge), I., II. und III. Klasse für „Personenzug“ (gewöhnliche Züge). Die Fahrkarten zur einfachen Fahrt des Binnenverkehrs, welche nicht durch Vermerk des Stationsvorstandes für den nächsten Tag giltig erklärt sind, haben nur bis Mitternacht des Tages, an welchem sie gelöst sind, Giltigkeit, wenn sie nicht zu einem Zuge gelöst werden, der sich in den nächsten Tag fortsetzt. Die Fahrkarten des direkten Verkehrs, welchen nicht eine längere Giltigkeitsdauer aufgedruckt ist, berechtigen ohne Vermerk des Stationsvorstandes nur zur ununterbrochenen Fahrt.
2. Schnellzugs-Ergänzungskarten werden an Stelle von Fahrkarten „für alle Züge“ in Verbindung mit Fahrkarten für „Personenzug“ ausgegeben und sind auch bestimmt, den Uebergang auf Unterwegsstationen vom Personenzug in den Schnellzug zu ermöglichen. Ihrer Natur nach können diese Fahrkarten nie allein benützt werden.
3. Rückfahrkarten werden für alle Wagenklassen und Zugsgattungen ausgegeben. Je eine Rückfahrkarte II. und III. Klasse berechtigen zur Benützung der I. Klasse.

   Die Giltigkeitsdauer der Rückfahrkarten zwischen bayerischen Staatseisenbahnstationen beträgt ohne Rücksicht auf die Entfernung zehn Tage.

   Eine Verlängerung durch zwischenfallende Sonn- und Festtage ist ausgeschlossen. Die Giltigkeitsdauer der Rückfahrkarten zwischen bayerischen Staatseisenbahnstationen erlischt um Mitternacht des zehnten Tages. Der den Rückfahrkarten aufgedruckte Ausgabetag wird für die Berechnung der Giltigkeitsdauer stets als voller Tag angesehen.

   Für Rückfahrkarten im Verkehre mit anderen Bahnen gelten die jeweils erlassenen besonderen Bestimmungen.

Anmerkung. Nachstehend werden die bezüglich der Rückfahrkarten bestehenden Bestimmungen der einzelnen Verkehre zusammengefaßt.

1. Im innern Verkehre der bayerischen Staatseisenbahnen sind alle Rückfahrkarten zehn Tage giltig. Die Giltigkeit erlischt um Mitternacht des zehnten Tages.

   (Die nur an Sonn- und Feiertagen zur Ausgabe kommenden eintägigen Fahrscheine nach Herrenchiemsee und zurück zu ermäßigten Preisen sind jedoch nicht mit inbegriffen.)

Eine Verlängerung durch zwischenfallende Sonn- und Festtage tritt nicht ein.

2. Im Verkehre mit bayerischen Lokalbahnen (Schaftlach-Gmund, Oberdorf b. B.-Füssen, Sonthofen-Oberstorf, Murnau-Garmisch-Partenkirchen, Fürth-Zirndorf, Isarthalbahn) sowie mit den württembergischen Staatseisenbahnen gelten die gleichen Bestimmungen wie für den inneren Verkehr der bayerischen Staatseisenbahnen.

   Eine Ausnahme besteht nur für die Rückfahrkarten nach und von Stuttgart über die badische Strecke Würzburg-Osterburken. Diese sind vier Tage giltig. Die übrigen Bestimmungen kommen jedoch auch hiefür zur Anwendung.

3. Im Verkehre mit den übrigen deutschen Bahnen ist die Giltigkeitsdauer der Rückfahrkarten verschieden festgesetzt und den Karten aufgedruckt.

   Ueber die Mitternacht hinaus erstreckt sich die Giltigkeitsdauer insoferne, als der Reisende sich zur Rückfahrt noch des letzten direkten Zuges bedienen kann, der fahrplanmäßig spätestens um 12 Uhr Mitternacht von der Bestimmungsstation, bei Fahrtunterbrechung von der Station, auf der die Fahrt unterbrochen wurde, nach der Fahrkartenausgabestatition abgeht oder unmittelbaren Anschluß dahin hat.

   Eine Verlängerung der Giltigkeit durch zwischenfallende Sonn- und Festtage findet in der Regel nicht statt. Eine Ausnahme besteht nur insoferne, als im Verkehre mit den preußischen Staatsbahnen, der Saalbahn, der Weimar-Geraer Bahn und der Werrabahn die dreitägigen Rückfahrkarten, die am Tage vor dem ersten Weihnachts-, Oster- oder Pfingstfeiertage gelöst werden, am 4. Tage noch zur Rückfahrt berechtigen (vergl. jedoch Ziffer 8).

4. Im Verkehre mit österreichischen Bahnen beträgt die Giltigkeitsdauer der Rückfahrkarten zehn Tage, soferne den Karten nicht eine längere Giltigkeit aufgedruckt ist. Die Giltigkeit erlischt um Mitternacht des letzten Tages. Eine Verlängerung durch zwischenfallende Sonn- und Feiertage findet nicht statt.

   (Von den für die österreichischen Südbahnlinien in München C.-B. aufliegenden Rückfahrkarten haben die für die Strecke nördlich des Brenners eine achttägige, die südlich des Brenners eine 45tägige Giltigkeit und berechtigen letztere zur 5maligen Fahrtunterbrechung gegen Vermerk durch den Stationsvorstand.)

5. Im Verkehre mit schweizerischen, französischen, italienischen und englischen Bahnen ist die Giltigkeitsdauer verschieden festgesetzt und den Rückfahrkarten aufgedruckt.

   Sie erlischt um Mitternacht des letzten Tages und wird durch zwischenfallende Sonn- und Feiertage nicht verlängert.

6. In allen Verkehren wird der Tag der Ausgabe (Abstempelung) bei Berechnung der Giltigkeit, voll mitgezählt.

7. Eine Abstempelung der Rückfahrkarten vor Antritt der Rückfahrt ist in keinem Verkehre mehr vorgeschrieben, wenn auch die Fahrkarten den Vermerk „vor der Rückfahrt abzustempeln“ noch tragen.

8. Es unterliegt keinem Anstande, Rückfahrkarten des direkten Verkehrs, für die eine kürzere Giltigkeit als zehn Tage zugestanden ist, auf den bayerischen Staatseisenbahnstrecken innerhalb des Zeitraumes von zehn Tagen zur Benützung zuzulassen.

Die Besitzer solcher Karten sind jedoch ausdrücklich darauf aufmerksam zu machen, daß diese Begünstigung nur für bayerische Staatseisenbahnstrecken gewährt werden kann. (D. B. Nr. 8 1893.)

Die Rückfahrkarten sind unübertragbar. Eine Rückfahrkarte ist daher zur Rückfahrt nur für jene Person giltig, welche mit ihr die Hinfahrt ausgeführt hat.

4. Arbeiterwochenkarten, giltig für 6 Wochentage entweder zu einer täglichen Hin- und Rückfahrt oder zu einer täglichen einmaligen Fahrt zwischen Wohnort und Arbeitsstelle.

5. Arbeiterrückfahrkarten, giltig zur Fahrt vom Wohnorte nach dem Arbeitsorte am Tage nach einem Sonn- oder Festtage zur Rückfahrt nach dem Wohnorte am Tage vor dem nächstfolgenden Sonn- oder Festtage.

6. Militärfahrkarten nach den Bestimmungen der Friedenstransportordnung vom 1. April 1888 und dem Militärtarife vom 1. Oktober 1887. (Siehe Seite 74.)

7. Blancofahrkarten, welche beim Mangel fester Fahrkarten dazu bestimmt sind, die Abfertigung der Reisenden von jeder bayerischen Staatseisenbahnstation — ausnahmlich der Haltestellen und Lokalbahnstationen — nach jeder bayerischen Eisenbahnstation — ausnahmlich der Lokalbahnstationen — zu ermöglichen. Die Giltigkeitsdauer der Blancokarten ist dieselbe wie die der festen Fahrkarten.

8. Rundreisekarten und Rundreisehefte nach den Bestimmungen der hiefür ausgegebenen besonderen Tarife.

   Die Giltigkeitsdauer ist den Rundreisekarten und Rundreiseheften aufgedruckt. Sie erlischt um Mitternacht des letzten Tages.

9. Zusammenstellbare Fahrscheinhefte; die Giltigkeitsdauer beträgt 45 Tage bei einer Rundreise von 600 km bis 2000 km und 60 Tage bei einer Rundreise von mehr als 2000 km.

10. Abonnementskarten zur beliebigen Benützung zwischen zwei bestimmten Stationen für die Dauer von 1, 3, 6 und 12 Monaten.

11. Abonnementsbücher für 60 Fahrten innerhalb eines Jahres oder 100 Fahrten innerhalb zweier Jahre.

12. Badeabonnementsbillete zu 10 Hin- und Rückfahrten, während der Monate Juni mit September.

13. Schulbesuchskarten auf die Dauer von 6 Monaten.

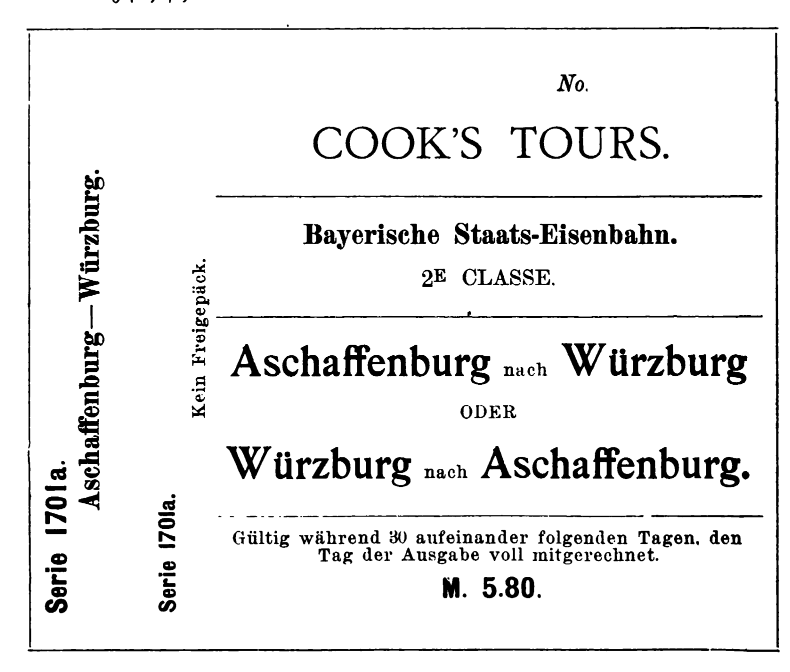
Anmerkung. Cook- und Gazefahrkarten giltig 30 Tage.

Die Agenten Thomas Cook u. Sohn und Henry Gaze u. Sohn in London sind ermächtigt, Fahrscheine für einzelne Strecken der bayerischen Bahnen zur einfachen Hin- und Rückfahrt in I. und II. Wagenklasse auszugeben.

Einen Anspruch auf Freigepäck gewähren diese Fahrscheine nicht und besteht sonach bezüglich der Freigepäckgewährung kein Unterschied zwischen Cook- oder Gazefahrscheinen und anderen Fahrkarten. Es wird daher z. B. bei Abfertigung nach Köln Freigepäck nur für die preußische und hessische Strecke, bei Abfertigung nach Frankfurt a. M. Hauptbahnhof nur für die preußische Strecke gewährt, während bei Abfertigung nach Mainz kein Freigepäck — entsprechend den betreffenden Tarifen — zugestanden wird.

Eine Ausnahme hievon findet nur bei direkter Abfertigung nach London statt. Die hiefür in Anwendung kommenden Gepäcktaxen werden den betheiligten Stationen durch einen besonderen Tarif bekannt gegeben. Bezüglich der Fahrtunterbrechung gelten die allgemeinen Bestimmungen. Soferne Reisende im Besitze von Cook- oder Gazefahrscheinen sind, die keinen Datumstempel tragen, ist die sofortige Abstempelung — wenn vor Abfahrt auf der Zugausgangsstation nicht mehr möglich — auf der nächsten Station zu veranlassen. Zu beanstanden sind solche Fahrscheine wegen mangelnden Datumstempels nicht.

Hingegen ist die besondere Aufmerksamkeit darauf zu richten, ob alle Fahrscheine für bayerische Strecken auch mit dem Trockenstempel der k. bayerischen Staatseisenbahnen versehen sind. Die Einsendung der eingezogenen Cook- und Gazefahrkarten an die Verkehrscontrole hat monatlich unter Beigabe eines Verzeichnisses zu geschehen. Nachstehend folgen Abdrücke je eines Cook- und eines Gazefahrscheines:


Serie 1701a. Aschaffenburg—Würzburg.

Serie 1701a. Kein Freigepäck.

No.

COOK'S TOURS.

Bayerische Staats-Eisenbahn.

2E CLASSE.

Aschaffenburg nach Würzburg

ODER

Würzburg nach Aschaffenburg.

Gültig während 30 aufeinander folgenden Tagen, den Tag der Ausgabe voll mitgerechnet.

M. 5.80.

Serie 3100. ASCHAFFENBURG. — WÜRZBURG.

Serie **3100.** No.

GAZE'S CONTINENTALE TOUREN

K. Bayerische Staats-Eisenbahnen.

ERSTE KLASSE

Aschaffenburg nach **Würzburg**
ODER
Würzburg nach **Aschaffenburg**

Gültig während 30 aufeinander folgenden Tagen, den Tag der Ausgabe voll mitgerechnet.

Kein Freigepäck.

Preis in Mrk. 8.20.

H. Gaze & Sons, 142, Strand, London.

Die Farben entsprechen jenen des allgemeinen Verkehrs. Die Rückseite trägt den gleichen Aufdruck in englischer Sprache. Außer diesen Fahrscheinen verkaufen die Unternehmer Cook und Gaze auch Fahrscheinhefte für den Verkehr zwischen London und deutschen sowie österreichischen Stationen, die ihnen von den englischen Eisenbahnverwaltungen überlassen werden.

Für diese gelten die Bestimmungen des direkten Verkehrs mit London, sie gewähren sonach noch Anspruch auf Freigepäck für die Gesammtstrecke. Sie unterscheiden sich in Form und Druck nicht von den Fahrscheinheften des allgemeinen Verkehrs. (D. V. 14. 1893.)

In gleicher Weise ist dem Reisebureau von Karl Stangen in Berlin der Verkauf von Fahrscheinen für die k. bayerischen Staatseisenbahnen übertragen.

Die Fahrscheine für bayerische Staatseisenbahnstrecken, welche von Karl Stangen's Reisebureau in Berlin ausgegeben und mit Fahrscheinen anderer Verwaltungen in Hefte vereinigt werden, gewähren auf den bayerischen und übrigen süddeutschen Strecken keinen Anspruch auf Freigepäck.

Bei Abfertigung von Gepäck auf solche Fahrscheinhefte, deren Bestimmungen bezüglich der Gewährung von Freigepäck nunmehr den Lokaltarifen der einzelnen

Verwaltungen entsprechen, nach außerbayerischen Stationen finden daher die jeweiligen Bestimmungen des betr. direkten Verkehrs Anwendung.

Die einzelnen Fahrscheine tragen je nach den Bestimmungen der Verwaltung, für die sie gelten, den Aufdruck: „Ohne Freigepäck" oder „25 kg Reisegepäck frei". Die Giltigkeitsdauer der Fahrscheine beträgt 30 Tage, den Tag der Ausgabe mitgerechnet. Bezüglich der Fahrtunterbrechung gelten die allgemeinen Bestimmungen.

Die Einlieferung der eingezogenen Fahrscheine hat monatlich mit den Cook- und Gazefahrscheinen unter Beigabe eines Verzeichnisses zu geschehen. (D. B. 74 v. 5. VIII. 92.)

In ähnlicher Weise wie durch die Reiseunternehmer Cook und Gaze in London, sowie Stangen in Berlin, werden ab 1. Oktober 1893 auch durch die „Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft", den „Norddeutschen Lloyd" und die Dampfschiffahrtgesellschaft des „österreichischen Lloyd" Fahrscheine für deutsche, österreichische und ungarische Strecken ausgegeben und in Fahrscheinhefte vereinigt.

Der Unterschied zwischen den Cook-, Gaze- und Stangen-Fahrscheinen und diesen neuen Fahrscheinen besteht darin, daß die letzteren in der Regel für längere Strecken mehrerer Verwaltungen lauten, z. B. Bremen—Kufstein oder Salzburg, Hamburg—München, Triest—Avricourt, München C.-B.—Frankfurt a. M. u. s. w.

Die Farben der Fahrscheine entsprechen den Farben der Fahrkarten (I. Klasse gelb, II. Klasse grün), die Umschläge sind für beide Klassen blau.

Die Fahrscheine gelten für alle Züge mit entsprechender Wagenklasse, für den Orientexpreßzug jedoch nur gegen Bezahlung der hiefür allgemein vorgesehenen Zuschlagtaxen.

Die Giltigkeit der Fahrscheine beträgt zwölf Monate.

Bezüglich der Fahrtunterbrechung gelten die allgemeinen Bestimmungen.

Jedem Fahrscheine ist aufgedruckt, für welche Strecke er Anspruch auf Freigepäck gewährt. Für bayerische Strecken ist Freigepäck ausgeschlossen.

Die Abfertigung von Reisegepäck kann nur nach jenen Stationen verlangt werden, im Verkehre, mit denen Tarifsätze bestehen.

Alle Fahrscheine — ohne Rücksicht auf die Zugehörigkeit zu einer oder mehreren Bahnverwaltungen — tragen nur den Trockenstempel der k. Eisenbahndirektion Altona.

Die Einlieferung der eingezogenen Fahrscheine hat monatlich mit den Cook- und Gaze-Fahrscheinen unter Beigabe eines Verzeichnisses zu geschehen.

Nebenstehend folgt ein Abdruck eines Fahrscheines. (D. B. 86/1893.)

Für welche Reisen werden auf den k. b. Staatseisenbahnen Fahrpreisermäßigungen gewährt, worin bestehen dieselben und unter welchen Voraussetzungen werden die bezüglichen Fahrkarten abgegeben?

I. Für Kinder unter 10 Jahren.

Kinder bis zum vollendeten vierten Lebensjahre, für welche ein besonderer Platz nicht beansprucht wird, sind frei zu befördern. Kinder vom vollendeten vierten bis zum vollendeten zehnten Lebensjahre, sowie jüngere Kinder, falls für letztere ein eigener

Reihe 46. **H. A. P. A. G.**

Hamburg H.-München Centralbhf.

Hamburg-Amerik Packetfahrt-Actien-Gesellschaft.

Nur gültig in Verbindung mit Fahrscheinen nach oder von aussereuropäischen Stationen

Königl. Preuss. Staats-Eisenbahnen. I. KLASSE.

Ausgabestelle:

Reihe 46. 25 kg. Freigepäck nördlich von Frankfurt a. M.

Von **Hamburg H.** nach **München Centralbhf.**

oder

von **München Centralbhf.** nach **Hamburg H.**

üb. Hann.—Göttingen—Cassel—Giessen / Friedland-Bebra—Frankfurt a. M.—Aschaffenburg oder Elm Gemünden—Würzburg, Ansbach od. Nürnberg—Treuchtlingen oder Göttingen—Bebra—Eisenach—Lichtenfels—Nürnberg

Gültig 12 Monate, den Tag der Ausgabe mitgerechnet, in Verbindung mit dem hierzu gehörigen Umschlag. Für sich allein berechtigt dieser Fahrschein zur Benutzung der Bahn nicht.

Aufenthaltsberechtigung auf den unten bezeichneten Stationen. Falls Fahrtunterbrechung auf anderen Stationen gewünscht wird, bedarf es der Bescheinigueg durch den diensthabenden Stationsbeamten.

Dieser Fahrschein wird vor oder auf der Endstation abgenommen. **87,80 M**

Aufenthalts-Stationen:	Hannover	Göttingen	Cassel	Eisenach	Coburg	Frankfurt a. M. oder Fulda	Würzburg	Nürnberg

---

H. A. P. A. G.

Reihe 46.

Kontrollabschnitt für die Strecke **Hamburg—Göttingen—Bebra** od. **Hamburg—Cassel** oder umgekehrt.

H. A. P. A. G.

Reihe 46.

Kontrollabschnitt für die Strecke **Bebra—Elm—Gemünden** od. **Bebra—Frankfurt a. M.** od. **Cassel—Frankfurt a. M.** od. **Bebra—Eisenach** oder umgekehrt.

H. A. P. A. G.

Reihe 46.

Kontrollabschnitt für die Strecke **Gemünden—Würzburg** od. **Frankfurt a. M.—Aschaffenburg** od. **Eisenach—Lichtenfels** oder umgekehrt.

H. A. P. A. G.

Reihe 46.

Kontrollabschnitt für die Strecke **Würzburg—München** od. **Aschaffenburg—München** od. **Lichtenfels—München** oder umgekehrt.

Die Rückseite trägt den gleichen Wortlaut in englischer Sprache.

Platz beansprucht wird, werden zu ermäßigten Fahrpreisen befördert. Finden Zweifel über das Alter der Kinder statt, so entscheidet einstweilen der dienstlich anwesende höchste Beamte. Kinder im Alter von mehr als 10 Jahren genießen keine Taxermäßigung.

Kinder vom vollendeten 4. bis zum vollendeten 10. Lebensjahre, sowie jüngere Kinder, falls für sie ein Platz beansprucht wird, werden bei Lösung von einfachen Fahrkarten, Rückfahrkarten, Rundreisekarten (auch von Schnellzugzuschlags- und Ergänzungskarten) zu ermäßigten Sätzen in der Weise befördert, daß für ein Kind eine Karte zum halben Preise mit Aufrundung auf 5 Pfennig, für zwei Kinder eine Karte zum vollen Preise verabfolgt wird. Kinder, für deren Beförderung bezahlt wird, haben Anspruch auf einen vollen Sitzplatz.

Die Fahrkarten (Edmonson'sche) sind mit einem rechtsseitigen Abschnitt in schräger Form hergestellt, welcher bei Ausgabe der Fahrkarte als Kinderkarte abgetrennt wird. Bei Fahrscheinheften wird in diesem Falle von dem als erstes Blatt des Fahrscheinheftes eingefügten Prüfungsabschnitt für Kinder die rechtsseitige Hälfte abgetrennt und das Fahrscheinheft auf dem Umschlage und allen Fahrscheinen als Kinderfahrscheinheft mittels Stempels gekennzeichnet. Der abgetrennte Abschnitt bei Fahrkarten und der Prüfungsabschnitt bei Fahrscheinheften bleiben als Entlastungsnachweise in der Schalterkasse zurück.

Diese Bestimmungen finden auch auf Rückfahrkarten, Rundreisehefte und sonstige Fahrkarten in Buchform Anwendung. Für zusammenstellbare Fahrscheinhefte gelten die hiefür erlassenen Bestimmungen. Blancofahrkarten für Kinder sind durch Stempelaufdruck oder handschriftlich auf allen drei Theilen und zwar auf dem Stamm und dem Coupon neben der laufenden Nummer, auf der Fahrkarte unter dieser deutlich mit Kind zu bezeichnen. Die Abfertigung von Kindern hat stets mit besonderen, erwachsene Personen nicht umfassende Blanco-Fahrkarten zu erfolgen.

Zwei Kinder vom vollendeten 4. bis zum vollendeten 10. Lebensjahre werden auch auf einen Abschnitt eines Abonnementbuches befördert; die Abtrennung eines halben Abschnittes für ein Kind ist unstatthaft; hiegegen werden besondere Abonnementbücher zum halben Preise für Kinder abgegeben. Die letztere Bestimmung gilt auch für Bade-Abonnementkarten.

Auf Abonnementkarten findet keine Ermäßigung für Kinder statt.

II. Für Hin- und Rückfahrten.

Die Preise der Rückfahrkarten II. und III. Klasse entsprechen den Preisen der Fahrkarten zur einfachen Fahrt der nächst höheren

Klasse. Der Preis einer Rückfahrkarte I. Klasse entspricht dem Preise je einer Karte zur einfachen Fahrt der I. und II. Klasse. Bei Rückfahrten „für alle Züge“ wird den Preisen der Rückfahrkarten die doppelte Gebühr einer Schnellzugsergänzungskarte zugeschlagen.

III. Für Rundreisen.

Die Preise für Rundreisen sind in besonderen Tarifen enthalten.

IV. Für Reisen mit zusammenstellbaren Fahrscheinheften.

Die Preise sind in dem am 1. Mai jeden Jahres zur Ausgabe kommenden Fahrscheinverzeichniß enthalten.*

Die Fahrscheinhefte werden während des ganzen Jahres ausgegeben. Die Ausgabe derselben erfolgt unter der Voraussetzung, daß die Gesammtlänge aller Fahrscheinstrecken mindestens 600 km beträgt. Die Giltigkeitsdauer dieser Hefte beträgt 45 Tage, bei Reisen von über 2000 km 60 Tage. Die zusammenstellbaren Fahrscheinhefte können sowohl für Rundreisen, als für Hin- und Rückfahrt über die gleichen Linien ausgestellt werden. Erforderlich ist nur, daß die Fahrscheine in ununterbrochener Reihenfolge aneinander gereiht werden.

(Näheres siehe in den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften.)

Außerdem gelten für die Benützung von zusammenstellbaren Fahrscheinheften im inneren Verkehre der k. bayerischen Staatseisenbahnen noch folgende Sonderbestimmungen:

1. Alle Stationen der k. bayerischen Staatseisenbahnen, ausnahmlich der Haltestellen und der Lokalbahnstationen, jedoch einschließlich Berchtesgaden — nehmen Bestellungen entgegen.
2. Die Ausgabestellen in München Centralbahnhof und Nürnberg Centralbahnhof sind Vormittags von 8 bis 12 Uhr und Nachmittags von 2 bis 6 Uhr geöffnet.

---

* Bei zusammenstellbaren Fahrscheinheften läßt sich die gewährte Ermäßigung in einem Prozentsatze bestimmt nicht ausdrücken, weil jeder Verwaltung freigestellt ist, die Ermäßigung nach eigenem Ermessen zu gewähren und weil die Personentaxen bei den einzelnen Verwaltungen verschieden sind.

Im Allgemeinen kann man aber die Ermäßigung für II. Klasse mit Fahrscheinheften gegenüber der II. Klasse bei Schnellzügen mit Benützung von Fahrkarten zur normalen Taxe auf durchschnittlich 30—33% angeben. Bei Benützung der III. Wagenklasse beträgt die durchschnittliche Ermäßigung für zusammenstellbare Fahrscheinhefte 15—20%, ja sogar noch weniger auf jenen Linien, auf welchen die Schnellzüge keine III. Wagenklasse mit sich führen. Der volle Vortheil, den die zusammenstellbaren Fahrscheinhefte gewähren, kann nur ausgenützt werden, wenn Schnellzüge zur Fahrt wirklich benutzt werden.

An Sonntagen, dann am Neujahrstage, Charfreitage, Ostermontage, Christi-Himmelfahrt, Pfingstmontag, Frohnleichnam, Allerheiligen und am ersten und zweiten Weihnachtsfeiertage bleiben dieselben Nachmittags geschlossen.

3. Für die übrigen Stationen, welche nicht Ausgabestellen sind, gelten im Allgemeinen die gleichen Zeiten, doch sind Bestellungen auch während der übrigen Dienststunden nicht zurückzuweisen.

4. Bei Bestellung eines zusammenstellbaren Fahrscheinheftes ist eine Bestellgebühr von 2 Mark zu erheben, welche bei Nichtabnahme des Heftes nach 14 Tagen verfällt, bei Abnahme des Heftes auf den Fahrpreis in Anrechnung gebracht wird.

   Ein wegen Nichtbenützung zurückgegebenes Fahrscheinheft wird als nicht abgenommen betrachtet.

5. Die Frist, innerhalb welcher auf Stationen, welche nicht Ausgabestellen sind, auf den Empfang bestellter Fahrscheinhefte gerechnet werden kann, wird durch Schalteranschlag bekannt gegeben.

6. Will die Reise von einer Station aus angetreten und beendet werden, welche nicht Fahrschein-Endstation ist, oder überhaupt nicht an einer Fahrscheinstrecke liegt, so wird bis zur nächsten Fahrscheinstation und von dieser zurück zur Ausgangsstation (Zufuhrstrecke) je ein besonderer Fahrschein mittelst Blancofahrschein ausgefertigt, dessen Preis nach der kilometrischen Entfernung zu dem für Fahrscheinhefte zugestandenen ermäßigtem Tarife abgefertigt wird.

   Der Tarif ist unter B III der Verkehrsordnung, Heft A, enthalten.

7. Das gleiche Verfahren ist anzuwenden, wenn in das Fahrscheinheft bayerische Staatseisenbahnstrecken einbezogen werden wollen, welche im Verzeichnisse nicht aufgeführt sind, oder wenn nur eine Theilstrecke einer im Verzeichnisse enthaltenen Fahrscheinstrecke einbezogen werden will.

8. Lokalbahnstrecken, mit Ausnahme der Strecke Pocking-Passau, sind ausgeschlossen.

9. Solche Strecken, für welche nach Vorstehendem besondere Fahrscheine ausgefertigt werden, sind bei Festsetzung der Mindestentfernung von 600 km mit einzurechnen.

10. In Fällen, in denen Zufuhrscheine ausgestellt werden, gilt nicht die Ausgangsstation der Zufuhrstrecke, sondern die Station, ab welcher der erste im Verzeichnisse aufgeführte Fahrschein lautet, als Ausgangsstation, die vor Vollendung der Reise nicht wieder berührt werden darf.

Anmerkung. Vorstehende Z. 6—10 haben auch im Verkehre mit außerbayerischen Bahnen Giltigkeit. (G. D. E. 3915 v. 10. II. 94.)

V. Für Abonnenten.

a) Allgemeine Abonnements.

1. Abonnementkarten zur beliebigen Benützung zwischen zwei bestimmten Stationen.

Abonnementkarten gewähren eine Ermäßigung der Fahrpreise um 40% bei einem Abonnement von 1 Monat
„ 50% „ „ „ „ 3 Monaten
„ 60% „ „ „ „ 6 „
„ 70% „ „ „ „ 12 „

Bei Festsetzung des Fahrpreises wird für jeden Tag eine Fahrt in jeder Richtung gerechnet und jeder Monat zu dreißig Tagen angenommen.

Auf Strecken mit Schnellzugsverkehr werden Schnellzugspreise, auf den übrigen die Personenzugspreise zu Grunde gelegt. Die Erhebungsbeträge werden auf volle zehn Pfennig aufgerundet.

Eine Rückvergütung für nicht ausgenützte Fahrkarten findet nicht statt; auch kann die Ausstellung einer Ersatzkarte für eine verlorene Karte nicht beansprucht werden.

Abonnementkarten werden für alle Klassen ausgegeben und berechtigen zur Benützung aller fahrplanmäßigen Züge, welche Wagen der betreffenden Klasse führen.

Abonnementkarten können für einen, für drei, sechs oder zwölf Monate gelöst, das Abonnement kann jedoch nur mit dem 1. oder 16 eines Monats begonnen werden und schließt um Mitternacht des letzten, bezw. 15. Tages des betreffenden Monats.

Die Bestellung einer Abonnementkarte nimmt jede Station gegen Hinterlegung einer Bürgschaft von 10 Mark, über welche Bescheinigung ertheilt wird, entgegen. Die Bürgschaft bleibt bis zum Ablaufe des Abonnements hinterlegt. Die Bestellung hat acht Tage vor Beginn des Abonnements unter Einreichung einer Photographie zu geschehen.

Ausgenützte Abonnementkarten sind an die Station, von welcher sie bezogen wurden, zurückzugeben und erfolgt die Rückgabe der Bürgschaft bezw. die Abgabe einer neuen Abonnementkarte nur gegen Wiedereinlieferung der abgelaufenen Karte. Erfolgt die Einlieferung nicht spätestens innerhalb acht Tagen nach Ablauf der Giltigkeit, so wird die hinterlegte Bürgschaft dem Einzuge unterstellt.

Für eine bestellte aber nicht abgenommene Abonnementkarte wird eine Druckgebühr von 50 Pfg. erhoben bezw. bei Rückgabe der Bürgschaft in Abzug gebracht.

Abonnementkarten können nur von dem Abonnenten selbst benützt werden und sind von demselben bei Empfangnahme zu unterzeichnen. Bei Mißbrauch der Abonnementkarte, namentlich bei Benützung derselben durch eine andere Person, erfolgt Einziehung der Karte und tritt außer strafrechtlicher Verfolgung Verlust der Bürgschaft ein.

2. Abonnementbücher für sechzig Fahrten innerhalb eines Jahres oder hundert Fahrten innerhalb zweier Jahre.

Abonnementbücher gewähren eine Ermäßigung der Fahrpreise um 33$^1/_3$ %. Bei Festsetzung des Fahrpreises werden die Preise der Wagenklasse und Zugsgattung für 60 bezw 100 Fahrten zu Grunde gelegt, für welche die Bestellung lautet. Die Erhebungsbeträge werden auf volle 10 Pfennig aufgerundet.

Eine Rückvergütung für nicht ausgenützte Abonnementbücher findet unter keinen Umständen statt; auch kann die Ausstellung eines Ersatzbuches an Stelle eines verlorenen Buches nicht beansprucht werden.

Abonnementbücher werden für alle Wagenklassen sowie für alle Zugsgattungen ausgestellt und berechtigen zur Benützung der Klasse und Zugsgattung, für welche sie lauten.

Das Abonnement kann an jedem beliebigen Tag begonnen werden, endet jedoch mit der Mitternacht des 31. Dezember des gleichen bezw. nächsten Jahres.

Abonnementbücher können gegen Erlag einer Druckgebühr von 60 Pfennig für das Stück bei jeder Station bestellt werden. Die Druckgebühr wird bei Bezahlung des Abonnementspreises zurückvergütet Bei Nichtabnahme eines bestellten Abonnementbuches verfällt die Druckgebühr.

Die Bestellung hat 8 Tage vor Beginn des Abonnements zu geschehen.

Soweit für Strecken mit größerem Verkehre Abonnementbücher mit Vordruck aufgelegt werden, erfolgt die Abgabe während der Dienststunden der Billetenexpeditionen ohne vorherige Bestellung.

Ausgenützte Abonnementbücher oder solche, deren Giltigkeit abgelaufen ist, letztere, auch wenn sie noch unbenützte Abschnitte enthalten, werden durch das Conducteurpersonal eingezogen.

Jedes Abonnementbuch enthält 60 oder 100 Abschnitte, welche in beliebiger Richtung benützt werden können.

Einzelne Abschnitte ohne den Umschlag sind ungiltig.

Die Abonnementbücher, welche bei der Empfangnahme zu unterzeichnen sind, können außer von den Abonnenten auch von dessen Familienangehörigen mit oder ohne Begleitung benützt werden.

Bei Benützung durch mehrere Personen, welche thunlichst in einer Wagenabtheilung bezw. einem Wagen Platz zu nehmen haben, wird für jede Person ein Abschnitt abgetrennt.

Unter die Familienangehörigen sind nicht nur Frau und Kinder, sondern alle in demselben Familienverbande lebenden Personen, einschließlich der Dienstboten, zu rechnen. Ausgeschlossen sind Geschwister, Kinder und sonstige Verwandte, welche selbständig sind und einen eigenen Haushalt führen, Geschäftstheilhaber, Handlungsdiener und Gewerbegehilfen.

Bei Mißbrauch eines Abonnementbilletes, namentlich bei Benützung durch eine hiezu nicht berechtigte Person, erfolgt Einziehung des Buches und tritt außer strafrechtlicher Verfolgung die Erhebung des doppelten Fahrpreises ein. (§ 21 der B. O.)

3. Bade-Abonnementkarten. Die für einzelne Strecken zur Ausgabe kommenden Bade-Abonnementkarten gewähren eine Ermäßigung von 50% der normalen Personenzugspreise.

Dieselben werden zu 10 Hin- und 10 Rückfahrten zur Erleichterung des Badegebrauches für die Bewohner großer Städte mit Beschränkung auf die nächstgelegenen Bäder, während der Monate Juni mit September abgegeben und zwar nur für die II. und III. Klasse „Personenzug“ und sind unübertragbar.

b) **Abonnement für Schüler.**

Schulbesuchskarten.

Schulbesuchskarten gewähren eine Ermäßigung von 75% der normalen Fahrtaxen II. und III. Klasse für Personenzüge. Die Berechnung des Preises erfolgt nach einer Grundtaxe von 5,3 Pfennig für das Kilometer für die II. und 3,4 Pfennig für das Kilometer für die III. Klasse in der Weise, daß diese Grundtaxe zuerst mit der Kilometerzahl der Entfernung der beiden Stationen und hierauf mit der Zahl der Fahrten (60) vermehrt, das Ergebniß dieser Vermehrung um 75% gekürzt und alsdann der gekürzte Betrag auf 10 Pfennig aufgerundet wird.

Für Schulbesuchskarten mit Benützung des Schnellzuges wird dem Preise der 30- oder 60fache Betrag einer Ergänzungskarte zugeschlagen, je nachdem der Schnellzug nur für

die Hin- oder Rückfahrt oder in beiden Richtungen bezw. für 60 Fahrten in einer Richtuug benützt werden will.

Eine Rückvergütung für nicht ausgenützte Schulbesuchskarten ist ausgeschlossen.

Schulbesuchskarten werden auf Grund amtlicher Zeugnisse für Schüler und Zöglinge öffentlicher Bildungsanstalten oder Unterrichtskurse und ausnahmsweise auch zum Besuche von Privatunterricht ausgefertigt.

Dieselben werden nach Wunsch für 30 Hin- und Rückfahrten oder für 60 einfache Fahrten ausgestellt.

Schulbesuchskarten sind 14 Tage vor Beginn der beabsichtigten Benützbarkeit unter Erlag des Preises bei jener Station zu bestellen, von welcher aus die Bahn benützt werden will. Die Giltigkeitsdauer beträgt 6 Monate und endet mit der Mitternacht des letzten Tages

Die Benützung dnrch einen Unbefugten hat die sofortige Einziehung der Karte und Erhebung des doppelten Fahrpreises nach § 21 der V. O. zur Folge.

c) **Abonnement für Arbeiter.**

(Arbeiterkarten.)

1. Für Personen, welche außerhalb ihres Wohnortes in Arbeit stehen und hierüber sowie über die Zugehörigkeit zu einer Invaliditäts- und Altersversicherungsanstalt eine ortspolizeiliche beglaubigte Bescheinigung des Arbeitgebers beibringen, werden Arbeiterwochenkarten und Arbeiterrückfahrkarten zu ermäßigtem Preise abgegeben. Im Zweifelsfalle kann die Vorzeigung der Quittungskarte für die Invaliditäts- und Altersversicherung verlangt werden.

   Jugendliche Arbeiter unter 16 Jahren, welche noch nicht versicherungspflichtig sind, haben eine amtliche Bescheinigung beizubringen, daß sie noch nicht versicherungspflichtig sind.

   Desgleichen haben Arbeiter, welche von der Versicherungspflicht auf Grund des § 4 Abs. 3 des Gesetzes — betreffend die Invaliditäts- und Altersversicherung — befreit sind, hierüber eine amtliche Bescheinigung zu erbringen.

   Diese Bescheinigungen treten an Stelle der Quittungskarten.

   Außerdem können an Funktionäre öffentlicher Behörden*, welche auf Grund des § 4 Abs. 1 des Gesetzes — betreffend die Invaliditäts- und Altersversicherung

* Hierunter sind dic nicht pragmatischen Beamten und Bediensteten von Staats- und Gemeindebehörden zu verstehen.

— der Versicherungspflicht nicht unterliegen, jedoch eine amtliche Bestätigung nachweisen, daß ihr Jahreseinkommen 2000 Mark nicht übersteigt, Arbeiterwochenkarten und Arbeiterrückfahrkarten abgegeben werden.

Ferner können auch an Hausgewerbetreibende, d. i. an solche selbstständige Gewerbtreibende, welche in eigenen Betriebsstätten im Auftrage und für Rechnung anderer Gewerbeunternehmer mit der Herstellung oder Bearbeitung gewerblicher Erzeugnisse sich beschäftigen, Arbeiterrückfahrkarten für je eine Fahrt in der Woche vom Wohnorte nach der Geschäftsstelle des Unternehmers und zurück unter der Voraussetzung der Beibringung einer Bescheinigung der Gemeindebehörde über ihren Stand und ihre Beschäftigung ausgegeben werden.

Arbeiter, welche am Wohnorte des Arbeitgebers wohnen und von diesem zu auswärtigen Arbeiten verwendet werden, haben keinen Anspruch auf Abgabe von Arbeiterkarten.

2. Arbeiterwochenkarten werden für 6 Wochentage entweder zu einer täglichen Hin- und Rückfahrt oder zu einer täglichen einmaligen Fahrt zwischen Wohnort und Arbeitsstelle ausgefertigt.

Die Ausgabe kann an jedem beliebigen Wochentage erfolgen. Durch in die Woche fallende Festtage tritt eine Verlängerung der Giltigkeitsdauer nicht ein; jedoch ist die Benützung der Karten an solchen Tagen nicht ausgeschlossen.

3. Arbeiterrückfahrkarten berechtigen zur Fahrt vom Wohnorte nach dem Arbeitsorte am Tage nach einem Sonn- oder Festtage und zur Rückfahrt nach dem Wohnorte am Tage vor dem nächstfolgenden Sonn- oder Festtage.

In Fällen, in welchen die Arbeiter bei Benützung des ersten Zuges am Tage nach einem Sonn- oder Festtage zu spät auf der Arbeitsstelle eintreffen würden, kann von dem k. Oberbahnamte die Fahrt am Abende des Sonn- oder Festtages gestattet werden.

Im Bedürfnißfalle können für Arbeiter, welche in je 14 Tagen nur einmal nach dem Wohnorte zurückkehren, auch Arbeiterrückfahrkarten mit vierzehntägiger Giltigkeitsdauer ausgegeben werden.

Bergleuten und sonstigen Arbeitern, welche den Nachweis erbringen, daß der Beginn und Schluß ihrer Arbeitsschichten nicht mit dem Wochenanfang und Schluß zusammenfällt, werden Arbeiterrückfahrkarten je zum Beginn der Arbeitsschicht abgegeben, welche zur Hinfahrt am Tage des Beginnes

der Arbeitsschicht oder — wenn erforderlich — am Abende des vorhergehenden Tages und zur Rückfahrt am Tage der Beendigung der Arbeit oder erforderlichen Falles am Morgen des darauf folgenden Tages berechtigen. Diese Rückfahrkarten erhalten die der Arbeitsschicht entsprechende Giltigkeitsdauer aufgedruckt.

Die Abgabe von Arbeiterrückfahrkarten an Hausgewerbetreibende ist nicht an bestimmte Tage gebunden; die Rückfahrt ist jedoch spätestens am Tage nach der Hinfahrt auszuführen. Die Karten erhalten entsprechenden Aufdruck.

4. Arbeiterwochenkarten und Arbeiterrückfahrkarten haben nur Giltigkeit zu den vor 9 Uhr Morgens und nach 5 Uhr Abends verkehrenden Zügen mit Ausschluß der Schnellzüge.

   Für Hausgewerbetreibende besteht eine Beschränkung auf gewisse Tageszeit nicht.

   Auch sonst können Ausnahmen hievon für einzelne Stationen mit Rücksicht auf die Fahrordnung und mit Beschränkung auf deren Dauer von den kgl. Oberbahnämtern verfügt werden.

   Schnellzüge sind jedoch unbedingt ausgeschlossen.

5. Ausnahmsweise kann in einzelnen dringenden Fällen, — bei Erkrankung, Familienereignissen, Unterbrechung der Arbeit bei eintretender ungünstiger Witterung und dergleichen — den Arbeitern die Rückfahrt nach dem Wohnorte mit Genehmigung des Stationsvorstandes auch an anderen als den ein für allemal bestimmten Tagen oder mit einem anderen Zuge als den regelmäßig hiezu bestimmten Zügen — mit Ausschluß der Schnellzüge — gestattet werden.

   Die Fahrkarte ist in diesen Fällen mit entsprechendem Vermerke zu versehen.

   Eine Vermehrung der zulässigen Fahrten darf hiedurch nicht eintreten.

6. Fahrtunterbrechung ist ausgeschlossen.

7. Freigepäck wird nicht gewährt, doch ist die unentgeltliche Mitnahme von Handwerkszeug und Speisegeschirr zulässig.

8. Die mit Arbeiterkarten reisenden Personen haben die ihnen zugewiesenen Wagen oder Wagenabtheilungen zu benützen.

9. Arbeiterfahrkarten sind nicht übertragbar. Die Benützung durch einen Unbefugten hat die sofortige Einziehung der Karte und Erhebung des doppelten Fahrpreises nach § 21 der B. O. zur Folge.

---

10. Die **Berechnung** des Preises erfolgt nach einer Grundtaxe von 1 Pfennig für das Kilometer in der Weise, daß die Zahl der (abgerundeten Tarif-) Kilometer mit der Zahl der Fahrten (Hin- und Rückfahrt je als eigene Fahrt berechnet) multiplicirt wird. Der Erhebungsbetrag wird auf 10 Pfennig aufgerundet.
11. Ein **Umtausch** nicht ausgenützter Arbeiterfahrkarten oder eine Rückvergütung auf solche kann **nicht** verlangt werden.
12. **Arbeiterkarten** werden für alle Stationsverbindungen auf Verlangen ausgegeben.

    Die erstmalige Ausgabe solcher Karten für den Verkehr zwischen 2 Stationen kann jedoch erst 8 Tage nach erfolgter Anmeldung beansprucht werden. Auf Lokalbahnen nehmen auch die Conducteure Anmeldungen entgegen. Bei Stationen, bei denen sich das Bedürfniß zeigt, können auch Arbeiterblancokarten aufgelegt werden.

Berechnungsbeispiele.

Was kostet eine Abonnementkarte III. Klasse von München C.-B. nach Tutzing bei einer Abonnementdauer von einem Monat?

Die Entfernung von München C.-B. nach Tutzing beträgt nach dem Kilometerzeiger für die k. b. Staatseisenbahnen 40 Kilometer.

Bei einer Abonnementdauer von einem Monat beträgt die für Abonnementkarten gewährte Ermäßigung 40 %.

Der Fahrpreis für eine einfache Fahrkarte III. Klasse von München C.-B. nach Tutzing beträgt 1 M. 40 Pf. Für jeden Tag eine Fahrt in jeder Richtung und den Monat zu 30 Tagen gerechnet, ergibt

$30 \times 2 = 60$ Fahrten,

$60 \times 1{,}40 = 84$ M. 00 Pf., hievon werden

abgerechnet 40 % d. i. $\frac{40 \times 84}{100} = 33$ „ 60 „ verbleibt als

Preis der Abonnementkarte 50 M. 40 Pf.

Was kostet

a) ein Abonnementbuch III. Klasse von München C.-B. nach Tutzing zu 60 Fahrten und

b) ein solches II. Klasse von München C.-B. nach Erding zu 100 Fahrten?

ad a) Entfernung München C.-B.—Tutzing 40 Kilometer; Preis einer einfachen Fahrkarte III. Klasse 1 M. 40 Pf. Es kosten sonach 60 Fahrten à 1 M. 40 Pf. = . . 84 M. 00 Pf.

Die für Abonnementbücher gewährte Ermäßigung beträgt $33^1/_3$ % des gewöhnlichen Fahrpreises, d. i. 84 M. 00 Pf.

$$\frac{84 \times 33^1/_3}{100} = \frac{84}{3} = 28 \text{ „ } 00 \text{ „}$$

sonach Preis des unter a) erwähnten Abonnementbuches 56 M. 00 Pf.

(Einfache Rechnung: Der Preis der einfachen Fahrkarte ist mit 40 zu multipliciren:

$$1{,}40 \times 40 = 56{,}00.)$$

ad b) Erding ist eine Station der Vicinalbahnstrecke Schwaben—Erding, weshalb gemäß § 11 der Verkehrsordnung der Fahrpreis für die Strecken München C.-B.—Schwaben und Schwaben—Erding getrennt zu berechnen ist.

Eine einfache Fahrkarte II. Klasse kostet für die 31 Kilometer lange Strecke München C.-B.—Schwaben . . . 1 M. 70 Pf.
Für die 14 Kilometer lange Strecke Schwaben—Erding — „ 75 „

Zusammen 2 M. 45 Pf.
Aufgerundet 2 M. 50 Pf.

Berechnung:

$$100 \times 2.50 = \quad 250 \text{ M. — Pf.}$$

Ermäßigung $33^1/_3$ %, d. i.

$$\frac{250 \times 33^1/_3}{100} = \frac{250}{3} = 83 \text{ „ } 33 \text{ „}$$

166 M. 67 Pf.

sonach Preis des Abonnementbuches sub lit. b nach vorschriftsmäßiger Aufrundung 166 M. 70 Pf.

Was kostet eine Schulbesuchskarte II. Klasse von Gauting nach München C.-B.?

Entfernung Gauting—München C.-B. 19 Kilometer. Die Grundtaxe beträgt für die II. Wagenklasse pro Kilometer 5,3 Pf. Es ergibt sich sonach folgende Rechnung:

$19 \times 5{,}3 = 100{,}7$ Pf. für eine Fahrt,
für 60 Fahrten $60 \times 100{,}7 =$ 6042 Pf.

Die für Schulbesuchskarten gewährte Preisermäßigung beträgt 75 %, d. i.

$$\frac{6042 \times 75}{100} = \quad 4531 \text{ Pf.}$$

verbleiben 1511 Pf.

so daß sich nach vorschriftsmäßiger Aufrundung ein Preis von 15 M. 20 Pf. ergibt.

Was kostet eine Arbeiterwochenkarte von Planegg nach München C.-B. und was eine Arbeiterrückfahrkarte für die gleiche Strecke?

Entfernung München C.-B.—Planegg 15 Kilometer. Die Grundtaxe für Arbeiterwochenkarten beträgt pro Kilometer 1 Pf. Demnach berechnet sich der Preis für

a) eine Arbeiterwochenkarte Planegg—München C.-B. mit täglich einer Hin- und Rückfahrt folgendermaßen:

6 × 2 = 12 Fahrten,
12 × 15 = 180,

also Preis dieser Arbeiterwochenkarte 1 M. 80 Pf.;

b) Arbeiterwochenkarte Planegg—München mit täglich einer Hinfahrt: 6 × 15 = — M. 90 Pf.

c) Arbeiterrückfahrkarte Planegg—München, also innerhalb 8 bezw. 14 Tage je einmalige Fahrt zwischen Wohnort und Arbeitsort, 2 × 15 = — M. 30 Pf.

VI. Für Gesellschaftsfahrten.

a) Für akademische Ausflüge.

1. Für Ausflüge, welche von Studirenden akademischer Anstalten (wozu auch Bergschulen, Kunstschulen und Kunstgewerbeschulen zu rechnen sind) unter Leitung von Lehrern zu wissenschaftlichen Zwecken gemeinschaftlich unternommen werden, wird bei einer Theilnehmerzahl von mindestens 10 Personen (einschließlich der Lehrer) eine „Fahrpreisermäßigung in der Weise bewilligt, daß bei Benutzung der III. Wagenklasse der Militärfahrpreis und bei Benutzung der II Wagenklasse der Fahrpreis der III. Klasse für einfache oder Hin- und Rückfahrt erhoben wird. Bei Benutzung von Schnellzügen ist von jedem Theilnehmer eine Schnellzugzuschlagskarte zum vollen Preise zu lösen. Freigepäck wird in keinem Falle gewährt.

2. Der Antrag ist von dem leitenden Lehrer schriftlich unter Angabe des Reisezweckes, des Tages der Reise, des Reisezieles, der zu benützenden Züge und Wagenklasse, sowie der Zahl der Theilnehmer an die Abgangsstation zu richten. Die Anmeldung braucht nicht früher als am Tage vor dem Ausfluge zu erfolgen, wird aber auch bis zum Beginn der letzten Stunde vor Abgang des zu benützenden Zuges noch berücksichtigt, wenn nicht etwa die Zahl der Theilnehmer die Anforderung besonderer Wagen oder verstärkter Zugkraft und somit eine frühzeitigere Anzeige erheischt.

3. Das Antragschreiben wird von dem Schalterbeamten abgestempelt und dem Führer des Ausfluges zurückgegeben, welcher dasselbe dem Fahrpersonal auf Verlangen vorzuzeigen hat.

b) **Für Schulfahrten und Ferienkolonien.**

1. Schüler öffentlicher Schulen oder staatlich concessionirter und beaufsichtigter Privatschulen werden zu gemeinschaftlichen, unter der Aufsicht der Lehrer unternommenen Ausflügen bei einer Theilnehmerzahl von mindestens 10 Personen (einschließlich der begleitenden Lehrer, Lehrerinnen oder des Schulinspektors) in der III. Wagenklasse zum Militärfahrpreis ohne Freigepäck befördert.
2. Den Schulen im Sinne dieser Bestimmung sind die Fortbildungsschulen, Baugewerkschulen, Landwirthschaftsschulen, die Seminarien und Präparandenanstalten, sowie die Unterrichtsanstalten für Blinde und Taubstumme gleichgestellt.
3. Für die Benutzung von Schnellzügen, sowie an Sonn- und Festtagen wird die Vergünstigung in der Regel nicht gewährt.
4. Zwei Schüler derjenigen Klassen, welche im Allgemeinen von Kindern besucht werden, die das zehnte Lebensjahr noch nicht überschritten haben, werden für eine Person gerechnet. Als solche Klassen sind in der Regel anzusehen:
   die Vorschulklasse und die unterste ordentliche Klasse der Gymnasien, Realschulen, Lateinschulen und höheren Bürger- und Mädchenschulen, sowie die untere Hälfte der Klassen einer Volksschule. Bei ungerader Klassenzahl wird der unteren Hälfte die größere Zahl zugerechnet.
5. Die Beförderung erfolgt auf Grund eines Beförderungsscheines, welcher von der Fahrkarten-Ausgabestelle auf schriftlichen Antrag des betreffenden Schulvorstandes ausgestellt und vor Beendigung der Fahrt bezw. der Rückfahrt von dem Schaffner abgenommen wird. Bezüglich der Anmeldung findet die Bestimmung unter VIa Ziff. 2 entsprechende Anwendung.
6. Dieselben Vergünstigungen werden auch für die von Vereinen und Behörden in sogenannte Ferienkolonien entsendeten Kinder und die zur Aufsicht beigegebenen Begleiter, ohne Rücksicht auf die Zahl der Theilnehmer, gewährt.

c) **Für Mitglieder von Theaterunternehmungen.**

Den Mitgliedern von Theaterunternehmungen (Opern und Schauspieltruppen) werden bei regelmäßigen gemeinschaftlichen Reisen zum Zwecke von Vorstellungen in benachbarten

Städten die unter Ziffer VI lit. a angeführten Preisermäßigungen eingeräumt.*

Die Genehmigung wird von den k. Oberbahnämtern ohne Beschränkung auf den Bezirk für bestimmte Strecken und einen bestimmten Zeitraum ertheilt.

Die zur Ermöglichung der Vorstellung mitzuführenden Theatereffecten sind, soweit sie im Gepäckwagen untergebracht werden können, als Gepäck zur Frachtguttaxe zu befördern.

d) **Für Militärmusiker und sonstige Musikcorps.**

Die Militärmusikcorps, sowie die aus mindestens zwanzig Mitgliedern bestehenden sonstigen Musikcorps mit gewerbsmäßigem Betriebe genießen bei Concertreisen die unter Ziffer VI lit. a aufgeführten Preisermäßigungen.

Für Militärmusiker genügt als Ausweis das Tragen der Uniform. Für sonstige Musikcorps wird die Genehmigung von den Oberbahnämtern ohne Beschränkung auf den Oberbahnamtsbezirk für bestimmte Strecken und einen bestimmten Zeitraum ertheilt.

VII. Zu milden Zwecken.

a) **Im Interesse der öffentlichen Krankenpflege.**

1. Den in Deutschland ansässigen Vereinen und Genossenschaften (weltlichen und geistlichen), welche sich statutenmäßig in Ausübung freier Liebesthätigkeit der öffentlichen Krankenpflege widmen, wozu auch die Anstalten gehören, welche der Pflege von Fallsüchtigen sowie Blöd- und Schwachsinnigen (Idioten) obliegen, wird Fahrpreisermäßigung in der Weise gewährt, daß bei Benutzung der III. Wagenklasse aller Züge der Militärfahrpreis, und bei Benutzung der II. Wagenklasse aller Züge der Fahrpreis von Personenzug-Fahrkarten III. Klasse für einfache oder für Hin- und Rückfahrt erhoben wird.
2. Diese Vergünstigung tritt ein bei Reisen:
   a) zu Revisionszwecken sowie zu Conferenzen der Vorstands-Mitglieder;

---

* Der Zweck der Bestimmung ist, kleineren Städten die Erhaltung ihrer Stadttheater zu erleichtern und daher einem Theater-Direktor die Uebernahme mehrerer Theater in benachbarten Orten zu ermöglichen, nicht aber Gastspielrundreisen fremder oder einheimischer Theatergesellschaften zu unterstützen, weshalb letzteren Falles die Ermäßigung nicht gewährt werden kann.

Die Fahrt darf von den Mitgliedern einer Theatergesellschaft, wenn die Fahrpreisermäßigung in Anspruch genommen wird, nicht einzeln und mit verschiedenen Zügen unternommen werden, sondern sie muß gemeinsam ausgeführt werden.

G. D. E. 100928 v. 30. IX. 93.

b) zur Ausübung der öffentlichen Krankenpflege und zu anderen Reisen, die durch die Ausübung der öffentlichen Krankenpflege veranlaßt sind;

c) bei Versetzung von Krankenpflegern und Krankenpflegerinnen;

d) zum Gebrauch von Badekuren, zum Besuch von Kur- oder Erholungsorten seitens der Krankenpfleger und Krankenpflegerinnen.

3. Die Fahrkarten zu ermäßigten Preisen werden von den Fahrkarten-Ausgabestellen nur auf Grund der von den Vorständen der betreffenden Anstalten und Zweigniederlassungen nach dem vorgeschriebenen Muster ausgestellten und mit dem Abdruck des Vereinsstempels versehenen Ausweise, in welchem Name und Stand der Reisenden, Zweck und Ziel der Reise und die zu benutzende Wagenklasse anzugeben sind, verabfolgt. Die Ausweise werden von dem Schalterbeamten abgestempelt und den Inhabern zurückgegeben, welche dieselben dem Fahrpersonal auf Verlangen vorzuzeigen haben.

Für andere Reisen, namentlich auch für solche, welche von Krankenpflegern auf Ansuchen von Privatpersonen unternommen werden, wird diese Vergünstigung nicht gewährt; ebensowenig für Reisen, welche zum Zwecke des Eintrittes in die der öffentlichen Krankenpflege dienenden Vereine und Genossenschaften oder zu Begleitung kranker Personen unternommen werden.

4. Freigepäck wird nicht gewährt.

5. Auf Vereine und Genossenschaften, welche nicht in Deutschland ansässig sind, finden diese Bestimmungen keine Anwendung.

b) **Für mittellose Kranke, Blinde, Taubstumme und Waisen.**

1. Die Fahrt in III. Klasse aller Züge zum Militärfahrpreis wird gestattet:

a) Mittellosen Personen zum Zwecke der Aufnahme in öffentliche Kliniken und öffentliche Krankenhäuser, sowie zum Zwecke des Besuchs von Kurorten, an denen ihnen der Gebrauch der Bäder oder der sonstigen Kureinrichtungen unentgeltlich oder zu ermäßigtem Preise gestattet ist.

b) Kranken Kindern unbemittelter Personen zum Zwecke der Aufnahme in die für solche Kinder eingerichteten besonderen Heilstätten.

c) Unbemittelten Zöglingen der öffentlichen Blinden- und Taubstummen-Anstalten, sowie unbemittelten Pfleglingen der öffentlichen Heil- und Pflegeanstalten für epileptische

Kranke für Urlaubsreisen zum Besuch ihrer Angehörigen, oder zum Zwecke der erstmaligen Verbringung in eine der genannten Anstalten.

d) Unbemittelten Taubstummen für den Besuch kleinerer Zusammenkünfte an den Taubstummenanstalten, sowie Taubstummen, welche zum Zwecke ihrer kirchlichen Versorgung die Anstalten zu besuchen wünschen.

e) Unbemittelten Zöglingen der unter Aufsicht des Staates stehenden Waisenanstalten für Ferienreisen zum Besuche ihrer Angehörigen.

f) Unbemittelten Zöglingen der k. Centralanstalt für Erziehung und Bildung krüppelhafter Kinder in München.

2. Zwei Kinder bis zum vollendeten 10. Lebensjahre finden hierbei Beförderung auf eine Fahrkarte, während ein einzelnes Kind unter 10 Jahren den vollen Militärfahrpreis zu zahlen hat.

3. Die Ermäßigung wird sowohl für die Hin- als für die Rückfahrt gewährt.

4. Die gleiche Ermäßigung wird für je einen Begleiter jeder der unter 1a) bis d) und unter 1f) aufgeführten Personen eingeräumt, und zwar auch zur Rückreise nach Ablieferung der Schützlinge am Bestimmungsorte, sowie zur Hinreise behufs Wiederabholung der Schützlinge.

5. Als Ausweis wird verlangt:

a) von den unter 1a) und b) aufgeführten Personen eine Bescheinigung der Ortsbehörde (bei Reisen in die Kinder-Heilstätten auch des die Kinder aussendenden Vereins) über die Mittellosigkeit, sowie eine Aufnahmebescheinigung der Anstalt; handelt es sich um die Aufnahme in ein Krankenhaus, so kann in dringenden Fällen an Stelle der letzteren auch eine Bescheinigung des behandelnden Arztes treten. Die Bescheinigungen der Kuranstalten (Ziffer 1a) haben sich auch darauf zu erstrecken, daß der Gebrauch der Bäder oder der anderen Kureinrichtungen unentgeltlich, oder zu ermäßigtem Preise bewilligt wurde. Außerdem hat in den zu 1a bezeichneten Fällen die Bescheinigung der Ortsbehörde die Bestätigung zu enthalten, daß die Fürsorge anderer Verpflichteter, insbesondere nach Maßgabe der Reichsgesetze über die Kranken- und Unfall-Versicherung nicht eintritt;

b) von den unter 1c), d), e) und f) aufgeführten Personen eine Empfehlung des Vorstandes der Anstalt.

Die gleichen Ausweise dienen für die Begleiter.

6. Die Ausweise werden von den Schalterbeamten abgestempelt und den betreffenden Personen zurückgegeben, welche sie dem Fahrpersonal auf Verlangen vorzuzeigen haben.

7. Freigepäck wird nicht gewährt.

Bemerkung zu VI und VII.

Soweit nicht ausdrücklich die Genehmigung der Oberbahnämter vorbehalten ist (Ziff. VI lit. c und d) erfolgt die Abgabe der Fahrkarten zu ermäßigtem Preise auf Grund der für die einzelnen Fälle vorgesehenen, mit dem Stationsstempel abzustempelnden Ausweise.

Anmerkung. Laut Entschließung des k. Staatsministeriums des k. Hauses und des Aeußern vom 8. Mai 1893 wird den in München, Rosenheim, Weilheim und Tölz bestellten protestantischen Reisepredigern bei Reisen zum Zwecke der Seelsorge und der Erteilung des Religionsunterrichtes eine Fahrgeldermäßigung auf den bayerischen Staatseisenbahnen in der Art gewährt, daß denselben gegen Bezahlung des Militärfahrpreises, neben welchem bei Schnellzügen außerdem der gewöhnliche Zuschlag zu entrichten ist, die Benützung der II. Wagenklasse eingeräumt wird.

Als Ausweis zur Erlangung dieser Ermäßigung hat ein vom k. Oberconsistorium oder vom protestantischen Dekanat München ausgestelltes Zeugniß zu dienen.

Die Abfertigung hat auf Blancokarten II. Klasse Personenzug unter Einsetzung des einfachen Militärfahrpreises zu geschehen, wobei auf sämmtlichen drei Theilen der Blancokarte, sowie in der Rechnung die Bezeichnung „R. P.“ beizusetzen ist.

Auf Verlangen können auch (Blanco-) Rückfahrkarten abgegeben werden. In diesem Falle ist die doppelte Militärfahrtaxe zu erheben.

Da die Reiseprediger hienach im Besitze vorschriftsmäßiger Fahrkarten für die II. Klasse sind, bedarf es keiner besonderen Unterweisung der Conducteure der Hauptbahn.

Hingegen sind die Lokalbahnconducteure anzuweisen, vorkommenden Falles Werthkarten zum Militärfahrpreise abzugeben.

Welche hauptsächlichen Bestimmungen bestehen über die Beförderung von Militärpersonen und Militärgut?

I. Beförderung auf Fahrkarten.

Nach den Bestimmungen der Friedenstransportordnung, des Militärtarifs und den hiezu erlassenen Dienstvorschriften der Eisenbahnen werden an

1. Mannschaften vom Feldwebel abwärts, Gendarmen, Büchsenmacher, Waffenmeister und Regimentssattler, Zöglinge der Kadettenanstalten und der Unteroffizier-Vorbildungsanstalten, Studirende der militärärztlichen Bildungsanstalten, Zöglinge der Militär-Waisenhäuser, Knaben- und Mädchen-Erziehungs-

anstalten und deren Zweiganstalten, sowie Schiffsjungen bei Urlaubsreisen auf Vorzeigung des Urlaubspasses, Rekruten und andere einberufene Mannschaften des Beurlaubtenstandes und der Ersatzreserven, sowie Schiffsjungen bei Reisen nach dem Gestellungsorte, Invaliden, inaktive Mannschaften und Mannschaften des Beurlaubtenstandes, bei Einberufung zu ärztlichen Untersuchungen und zurück, auf Vorzeigung eines darauf bezüglichen Ausweises und gegen sofortige Entrichtung der Fahrgebühr nach dem Satze Nr. 1b des Militärtarifs in der dritten Wagenklasse befördert (Militärfahrkarten). Auch wird denselben ein Gepäckfreigewicht von 25 kg gewährt. Für das Mehrgewicht ist die Gepäckfracht des allgemeinen Verkehrs zu entrichten.

Die Uniform gilt nicht als Legitimation.*

Alle Urlaubsbescheinigungen bezw. sonstigen Ausweispapiere haben für die vorbezeichneten Personen des Soldatenstandes, Zöglinge der Militär-Erziehungsanstalten und Waisenhäuser u. s. w. zur Erlangung von Militär-Fahrkarten nur dann Giltigkeit, wenn dieselben neben der Unterschrift des betr. Militärbefehlshabers mit dem Dienststempel, bezw. in Ermangelung eines solchen mit dem Privatsiegel des Militärbefehlshabers (unter Angabe: „in Ermangelung eines Dienstsiegels") versehen sind.

2. Die zur Erhebung von Militärfahrkarten für Militärpersonen, welche zu Probedienstleistungen bei Civilbehörden kommandirt oder beurlaubt sind, von den Civilbehörden ausgestellten Urlaubsbescheinigungen bedürfen einer Unterstempelung seitens der Militärbehörden im Sinne der vorstehenden Zusatzbestimmung nicht.

   Ausweispapiere, welche ausnahmsweise zwar mit dem Dienststempel, nicht aber mit der Unterschrift des betreffenden Militärbefehlshabers versehen sind, sind nicht zurückzuweisen.**

3. Die Verabfolgung von Militär-Fahrkarten an entlassene Mannschaften hat auf der Abgangsstation nicht direkt zu er-

---

* Für Militärmusiker, welche gemeinschaftlich Concertreisen unternehmen, gilt im bayerischen Lokalverkehre als Ausweis das Tragen der Uniform.

** Gemäß höchster Entschließung des k. Staatsministeriums des k. Hauses und des Aeußern vom 21. November 1889 Nr. 4769 I ist bei allen zur Erlangung von Militärfahrkarten nöthigen Ausweispapieren die vorgeschriebene Unterstempelung oder Untersiegelung als genügende Beglaubigung des Ausweispapieres zu erachten, und sind demgemäß die Militärfahrkarten auch dann zu verabfolgen, wenn das zum Ausweise dienende Papier lediglich unterstempelt oder untersiegelt und nicht auch unterschrieben ist.

D. B. 136 1889.

folgen, sondern nur an die durch die Truppentheile mit der Lösung der Fahrkarten beauftragten Personen gegen Vorzeigung der Militärpässe. Letztere sind seitens der Fahrkarten-Ausgabestelle der Abgangsstation abzustempeln, und zwar auf derjenigen Seite des Passes, wo der Reiseweg des Entlassenen angegeben ist. Bei Lösung von Fahrkarten für eine größere Anzahl von Mannschaften — etwa für mehr als 10 Mann desselben Truppentheils — werden von den mit der Lösung beauftragten Personen besondere Bescheinigungen vorgelegt werden, aus welchen die Anzahl und die Streckenbezeichnung der gewünschten Fahrkarten zu ersehen sein wird. In solchen Fällen bedarf es der Vorlage der Militärpässe nicht, dagegen ist die Bescheinigung abzustempeln.

4. Einjährig-Freiwilligen steht bei der Entlassung aus der selbstgewählten Garnison zur Reise nach dem neuen Aufenthaltsorte die Berechtigung zur Lösung einer Militär-Fahrkarte im Allgemeinen nicht zu.

   Nur in den Fällen, in welchen Einjährig-Freiwillige Anspruch auf Marschgebührnisse haben, sind dieselben zur Benützung einer Militär-Fahrkarte berechtigt. Indessen wird auch in diesen Fällen die Lösung der Fahrkarte durch den Truppentheil erfolgen. Hierbei haben die Fahrkarten-Ausgabestellen dafür zu sorgen, daß für derartige Reisen von Einjährig-Freiwilligen möglichst direkte Fahrkarten bis zur Bestimmungsstation ausgegeben werden, damit eine Umlösung auf einer Zwischenstation vermieden wird.

5. Wehrpflichtige haben für Reisen zur Musterung und Aushebung keinen Anspruch auf Abgabe von Militär-Fahrkarten.

6. Bayerische Gendarmerie-Officiere werden bei Dienstreisen auf Fahrkarten I. und II. Klasse, Gendarmen auf Fahrkarten III. Klasse zum halben Preise des allgemeinen Tarifes befördert

   Bei Benützung des Schnellzuges haben Gendarmerie-Officiere Schnellzugs-Ergänzungskarten zum vollen Preise zuzulösen.

   Die Benützung von Rückfahrkarten ist ausgeschlossen.

   Als Ausweis dient für Gendarmerie-Officiere das Tragen der Schärpe, für Gendarmen das Vorzeigen des Dienstbuches, welches von der Fahrkarten-Ausgabestelle abzustempeln ist.

   Bezüglich der Abgabe der Fahrkarten zum halben Preise, sowie der Abrundung der Preise finden die Bestimmungen über die Abgabe von Kinder-Fahrkarten Anwendung.

(Gendarmen, welche bei eintretender Mobilmachung zur Feldgendarmerie übertreten, oder welche anläßlich der Manöver in das Manövergelände commandirt werden, sind nebst ihren Pferden nicht nach den Bestimmungen über Dienstreisen von Gendarmen, sondern nach dem Militärtarife zu befördern. D. B. 50 v. J. 1891 und Dienstesvorschriften zum Militärtarif.)

7. Zöglinge der deutschen Kadettenanstalten sind in der III. Klasse der Schnellzüge, insoweit diese ohnehin Wagen dieser Klasse führen, auf Militär-Fahrkarten ohne Lösung von Ergänzungs-Fahrkarten zu befördern.

Diese Bestimmung gilt auch bei Abgabe von Militär-Fahrkarten nach außerbayerischen Stationen.*

8. Einzelnen auf Militär-Fahrkarten reisenden Militärpersonen kann behufs Erreichung eines Zugsanschlusses die Benützung der III. Klasse eines Schnellzuges, soweit dieser ohnehin Wagen III. Klasse führt, gegen Zulösung einer Schnellzugs-Ergänzungskarte gestattet werden, wenn genügender Raum vorhanden und die Belästigung anderer Reisenden ausgeschlossen ist.

Der Uebergang in die II. Klasse des Schnellzuges ist unstatthaft.

Auf den k. bayer. Staatseisenbahnen können einzelne Militärpersonen und kleinere Mannschaftstransporte mit bestimmten, die III. Wagenklasse führenden Schnellzügen zu den Sätzen des Militärtarifes ohne weiteren Zuschlag unter der Voraussetzung befördert werden,

a) daß es sich um Reisen auf größere Entfernungen — von mindestens 400 km — handelt, oder daß nur durch Benützung eines oder des anderen der bestimmten Schnellzüge wichtige Anschlüsse und damit die Zielstationen der Transporte innerhalb einer bestimmten Frist noch erreicht werden können;

b) daß die außer Dienst reisenden Mannschaften, welche diese Schnellzüge ohne Zuschlag benützen wollen, eine von dem betreffenden Truppencommando ausgestellte Bescheinigung der besonderen Dringlichkeit der Reise besitzen, welche vor Antritt der letzteren dem Stationsvorstande vorzuzeigen ist;

---

* Den Kadetten ist auch bei Benützung von Militärfahrkarten der Aufenthalt in den Wartesälen II. Klasse zu gestatten, solange dies im Interesse des öffentlichen Verkehrs zulässig erscheint. Außerdem sind, soweit möglich, Kadetten in größerer Anzahl in besonderen Coupés unterzubringen.
D. B. 53. v. J. 1888.

c) daß nie mehr als 40 Mann auf ein und denselben Schnellzug zugehen und durch Mitnahme derselben die zulässige Stärke des betreffenden Zuges nicht überschritten wird;

d) daß die mit den bayerischen Schnellzügen auf den Uebergangsstationen eintreffenden Mannschaften mit den Anschlußzügen der Nachbar-Verwaltung Weiterbeförderung finden.

Diejenigen Schnellzüge, welche von einzelnen Militärpersonen und kleineren Mannschaftstransporten unter vorstehenden Voraussetzungen ohne Zuschlag benützt werden können, werden vor Beginn jeder Fahrordnung bekannt gegeben.

9. Hinsichtlich der besonderen Vergünstigungen, welche den Militärmusikern bei Concertreisen bezüglich der Art der Legitimirung sowie der Benützung der Schnellzüge und der II. Wagenklasse im bayerischen Lokalverkehre gewährt werden, siehe Ziffer VI d Seite 71.

10. Die Angehörigen des Beurlaubtenstandes können bei Einberufungen zu Controlversammlungen mit besonderen Ausweispapieren in der Regel nicht versehen werden, weshalb denselben im Hinblick auf Ziffer I lit. d des Militärtarifes die Berechtigung zur Anforderung von Militär-Fahrkarten nicht zusteht.

11. Die im Militärtarif enthaltene Bestimmung (siehe Seite 74 Ziff. I), wonach die Mannschaften vom Feldwebel abwärts — einschließlich der Zöglinge der Kadettenanstalten — bei Urlaubsreisen auf Vorzeigung des Urlaubspasses zu den Sätzen des Militärtarifes befördert werden, erstreckt sich gemäß § 17 Ziff. 5 Abs. 2 der Friedens-Transport-Ordnung nur auf die einmalige Hin- und Rückfahrt.

Für andere Eisenbahnfahrten, welche während des Urlaubes ausgeführt werden, wird diese Begünstigung nicht gewährt.

12. Auf die zum Kurgebrauche einberufenen invaliden Mannschaften haben ebenfalls die Bestimmungen des Militärtarifes Anwendung zu finden und sind dieselben demgemäß bei Reisen nach und von den Kurorten auf Militär-Fahrschein abzufertigen.

13. Zöglinge der Militär-Waisenhäuser, Knaben- und Mädchen-Erziehungsanstalten und deren Zweiganstalten fahren auf Grund entsprechenden Ausweises bei der Aufnahme, bei Versetzung in eine andere Anstalt, sowie beim Ausscheiden nach dem neuen Bestimmungsorte auf den Reichs- und

Staatseisenbahnen, sowie auf den unter Staatsverwaltung stehenden Privateisenbahnen kostenfrei in der III. Wagenklasse. Auch wird denselben ein Gepäckfreigewicht von 25 kg gewährt. Für das Mehrgewicht ist die Gepäckfracht des allgemeinen Verkehrs zu entrichten. Dasselbe gilt auf den übrigen deutschen Privateisenbahnen, für welche die Verpflichtung zur Gewährung einer gleichen Vergünstigung bereits besteht oder von der betreffenden Verwaltung übernommen wird.

14. Die Bestimmungen unter Ziffer 13 sind nur auf Zöglinge solcher Knaben- und Mädchen-Erziehungsanstalten anwendbar, welche ausschließlich militärischen Charakter tragen, bezw. unter militärischer Leitung stehen. Demnach steht Kindern von Militärangehörigen, welche sonstige öffentliche oder private Lehranstalten besuchen, ein Anspruch weder auf Beförderung gegen Lösung von Militär-Fahrkarten, noch auf freie Fahrt zu.

Anmerkung: Der Militärtarif findet gemäß Art. 60 des bayerisch-österreichischen Staatsvertrages vom 21. Juni 1851 auch auf österreichisch-ungarische Militärtransporte durch Bayern Anwendung. Oesterreichisch-ungarische Militärurlauber sind auch bei Lösung von Fahrkarten wie beurlaubte deutsche Mannschaften zu behandeln. Officiere haben keinen Anspruch auf Militärfahrkarten.

II. Beförderung von Personen und Sachen der Militärverwaltung auf Grund von Militär-Fahrscheinen.

Militärtransporte im Frieden werden nach Maßgabe der Friedens-Transport-Ordnung vom 11. Februar 1888 und den hiezu erlassenen speziellen Dienstesvorschriften befördert.

1. Jeder Militärtransport muß mit einem Ausweis für die Fahrt versehen sein.* Die Eisenbahn ist verpflichtet, auf Grund eines solchen Ausweises die Beförderung vorbehaltlich ihrer Ansprüche aus etwaiger unrichtiger Anwendung desselben zu bewirken.

---

* Für Armeebedürfnisse, welche einer gleichzeitig zu befördernden Truppenabtheilung — auch einzelnen Commandirten — unmittelbar zugehören und von der absendenden Militärbehörde zu gleichzeitiger Beförderung mit einem Militärfahrschein aufgegeben werden, sind die Sätze des Tarifes für Militärgut (A IV des Militärtarifes vom 28. Januar 1887) zur Anwendung zu bringen.

Von der näheren Bestimmung der versendenden Militärbehörde hängt es ab, ob die Sendung als Wagenladung, Stückgut oder Eilgut aufgegeben wird und zu berechnen ist (Militärtarif, Bemerkung zu IVa).

D. V. 101 v. J. 1889.

2. Der Ausweis gilt in einem Stück für jeden Transport für die gesammte Strecke von der Anfang- bis zur Endstation, unabhängig von der Zahl der an der Beförderung betheiligten Eisenbahnverwaltungen
3. Militärgut ohne Begleiter wird mit Frachtbrief aufgegeben. Auf diesen ist von der absendenden Militärbehörde der Vermerk zu setzen:

   „Die Beförderung erfolgt zu den Sätzen des Militärtarifs.

   N . . . . ., den . . . .

   (L. S.) Unterschrift,
   Charge,
   Truppentheil".
4. Alle anderen von Militärbehörden ausgehenden Militärtransporte werden mit einem Militärfahrschein versehen.

   Der Militärverwaltung bleibt es überlassen, Bestimmung zu treffen, in welchen Fällen der als Anerkenntniß für die Militärbehörde bestimmte Theil des Fahrscheins entbehrt werden kann. Sofern dieser Theil nicht beigefügt wird, sind auf dem Controlzettel, welcher zugleich als Fahrkarte dient, Zielstation, Beförderungs-Weg, Truppentheil und Transportstärke einzutragen. In Fällen der Baarzahlung ist auf dem Fahrscheinabschnitte 1 und 2 ein entsprechender Vermerk anzubringen. (Die den Eisenbahnverwaltungen zu gewährenden Vergütungen werden nach Eingang, Prüfung und Feststellung der Liquidation gestundet. Die Militärverwaltung ist jedoch berechtigt, auch die Baarzahlung eintreten zu lassen. Die Gebühren für Militärgut ohne Begleiter werden stets bei der Aufgabe des Gutes berichtigt oder auf den Empfänger zur Zahlung angewiesen.)

   Ein Militärtransport ohne Fahrschein oder ohne zugehörigen Controlzettel kann seitens der Eisenbahnverwaltung von der Weiterfahrt unter Ueberweisung an die nächste Militärbehörde ausgeschlossen werden.

   Die Letztere kann auf Grund der Marschpapiere den Fahrschein zur Weiterfahrt geben.
5. Militärtransporte werden zur Benutzung der Eisenbahnen zu den ermäßigten Fahrpreisen gegen sofortige Bezahlung, oder zu Freifahrten in den im Militärtarife festgesetzten Ausnahmefällen, auf Grund der bezüglichen Einberufungs-, Entlassungs- oder Anstellungspapiere, Urlaubspässe oder Transportzettel zugelassen.

   Die Einberufungsordre u. s. w. wird bei Verabfolgung einer Fahrkarte zu ermäßigten Preisen (Militärfahrkarte) von der

Billetexpedition mit dem Tagesstempel versehen. Den Controlbeamten der Eisenbahn, namentlich Oberconducteuren und Conducteuren muß auf Verlangen nicht nur die Fahrkarte, sondern auch die abgestempelte Einberufungsordre u. s. w. vorgezeigt werden. Auf Grund der Einberufungsordre u. s. w. wird der Inhaber nur zu einer Reise bis zur Bestimmungsstation, beziehentlich in Urlaubsfällen zur einmaligen Hin- und Rückfahrt zu den ermäßigten Sätzen zugelassen. Der zur Erlangung freier Fahrt ertheilte Ausweis gilt zugleich als Fahrtlegitimation, ohne daß eine Fahrkarte ausgehändigt wird. Der Ausweis wird von der Station des Abfahrtsortes abgestempelt und handschriftlich mit dem Vermerk: „Giltig als Fahrschein III. Klasse nach . . . . über . . . . versehen.

(Wenn keine direkten Militärfahrkarten aufliegen, sind Blanko-Militärfahrkarten auszugeben, und zwar bis zur Bestimmungsstation, wenn die Abgangsstation mit dieser im direkten Personen-Verkehr steht, anderenfalls bis zu der in der Transportrichtung weitest gelegenen Station, nach welcher direkte Personenabfertigung eingerichtet ist und auf welcher nach Lage des Fahrplanes eine Fahrkarte für die Weiterfahrt gelöst werden kann. Der Preis ist so zu berechnen, daß der im Militär-Tarife bezeichnete Einheitssatz mit der Zahl der Tarifkilometer für die betreffenden Strecken vervielfältigt und der so gefundene Betrag gemäß dem Militär-Tarif Ziffer VIII Nr. 2 Absatz 3 abgerundet wird. Als Minimalbetrag sind 10 Pfennig zu erheben. Z. 3 Seite 9 der Dienst-Vorschr. z. Militär-Transportordnung.)

Bei der Abfertigung ist zunächst zu prüfen, ob Abschnitt I und II des Fahrscheines von der ausstellenden Militärbehörde mit dem vorgeschriebenen Vermerke über Stundung oder Baarzahlung der Gebühren versehen sind. Sodann wird der Fahrschein an den drei vorgedruckten Stellen mit dem Stations- und Tagesstempel (Expeditionsstempel) versehen.

Bei Fahrscheinsendungen hat die Militär-Verwaltung den Transportweg vorzuschreiben. Fehlt die Angabe des Weges, über welchen der Transport der Endstation zuzuführen ist, und ist von dem Transportführer oder dem zu Befördernden eine Vervollständigung nicht zu erlangen, so wählt die Anfangsstation auf Gefahr des Absenders denjenigen Weg, der ihr in dessen Interesse am zweckmäßigsten erscheint. Die Unterschrift unter dem Vordruck „Stations-Vorsteher“ kann auch von dem abfertigenden Beamten abgegeben werden, welcher in diesem Falle den Stationsvorsteher vertritt. Jeder Militär-Fahrschein wird in das „Verzeichniß der Militär-Fahrscheine“ eingetragen. Falls Baarzahlung erfolgt, ist solches in dem Verzeichniß unter Eintragung des Geldbetrages zu vermerken. Die mit Nr 1 beginnende Nummerirung ist fortlaufend bis zum Schlusse des Monats zu bewirken und muß die Eintragung

in dem Verzeichniß mit derjenigen in den Abschnitten des Militär-Fahrscheines übereinstimmen.

Abschnitt 1 des Fahrscheines ist sofort von den übrigen Abschnitten zu trennen und bleibt bei der Abgangsstation. Diese Abschnitte sind als wichtiges Abrechnungsmaterial sorgfältig zu verwahren und zu dem vorgeschriebenen Termine an die Controlstelle einzusenden (Siehe Terminskalender. Theil II.)

Fahrscheinsendungen unter Frachtstundung werden stets direkt von der Abgangs- bis zur Zielstation abgefertigt. In diesem Falle ist die Eintragung der kilometrischen Entfernungen und die Berechnung der Frachten und Fahrpreise zu unterlassen.

Bei der Baarzahlung der Transport-Gebühren hat die Militär-Behörde den Betrag der Vergütung zunächst selbst zu berechnen und in den Abschnitt II des Fahrscheins einzutragen. Die abfertigende Expedition hat ihrerseits die Gebühren ebenfalls zu berechnen und den ermittelten Betrag, sowie die kilometrischen Entfernungen in den Abschnitt I einzutragen. Stellt sich eine Abweichung zwischen diesen beiden Berechnungen heraus, so hat die abfertigende Expedition den ihrerseits berechneten Betrag zu erheben und diese Abweichung auf Verlangen des Transportführers auf der Rückseite des Abschnittes II zu bescheinigen. Bei der Berechnung sind auch die Desinfektions- und etwaige Nebengebühren ꝛc. mit zu berücksichtigen.

Bei Fahrscheinsendungen kann Baarzahlung nur stattfinden, wenn auf dem gewählten Wege und zwar bei gemischten Transporten für alle Theile derselben (Mannschaften, Thiere, Güter) direkte Tarifsätze zwischen der Aufgabe- und Endstation für den gewöhnlichen Verkehr bestehen. (Vergl. § 14 Absatz 1 d. Fr.-Tr.-Ordn.)

Insoweit für den öffentlichen Personen-, Güter- oder Viehverkehr verschiedene Kilometerzeiger gelten, sind bei gleichzeitiger Abfertigung von Mannschaften, Militärgut und Pferden auf einen Militärfahrschein die betreffenden Kilometerzeiger nebeneinander in der Weise anzuwenden, daß der Berechnung der Fahrgelder für die Mannschaften die für den Personenverkehr und der Berechnung der Frachten für Militärgut und für Pferde ꝛc. die für den Güter- bezw. Viehverkehr geltenden Entfernungen zu Grunde gelegt werden. Soweit der mit Ausfertigung des Fahrscheines beauftragten Dienststelle (z. B. Fahrkartenausgabestelle) die Entfernungen für einzelne Theile des gemischten Transportes (z. B. Güter) nicht bekannt sind, hat sie sich diese Entfernungen durch die betreffende Dienststelle (z. B. Güterexpedition) welcher auch die Verladung obliegt, angeben zu lassen.

Bei Militärfahrscheinsendungen, welche mit Zügen des gewöhnlichen Verkehrs befördert werden, sind dem Gepäck, dem Vieh und den Militärgütern, welche zu dem Militärtransport gehören, Be-

gleitzettel beizugeben (Anlage B zu den Dienstvorschriften der Eisenbahnen zur Friedens-Transport-Ordnung). Diese Begleitzettel werden von demjenigen Beamten ausgefertigt, welcher den Fahrschein vollzogen hat; sie werden von Oberconducteur* zu Oberconducteur übergeben und begleiten den Transport bis zur Zielstation.

Auf dem Controlzettel des Abschnittes II ist von jedem Oberconducteur, dessen Zug zur Beförderung benutzt wurde, die Nummer des Zuges, die durchfahrene Strecke und das Datum zu vermerken und diese Notiz durch Namensunterschrift zu vollziehen. Sollte unterwegs bemerkt werden, daß die Absendestation versehentlich den Abschnitt I des Fahrscheines nicht zurückbehalten hat, sondern daß sich derselbe noch am Abschnitt II befindet, so ist er sofort abzutrennen und mit eingeschriebenem Briefe der Abgangsstation zu übersenden. Treten unterwegs Aenderungen in der Stärke und in dem Laufe des Transportes ein, so sind dieselben nicht nur in dem Abschnitte II des Militär-Fahrscheines, sondern auch in dem zugehörigen Controlzettel zu vermerken und durch den Oberconducteur und Stationsbeamten, sowie durch den Transportführer bezw. den Inhaber des Scheines zu vollziehen; gleichzeitig ist seitens der Station, auf welcher die Aenderung eintritt, der Abgangsstation entsprechende Mittheilung zu machen. Diese Mittheilung wird von der letzteren in Urschrift dem Abschnitte I des Fahrscheines beigefügt. (Die Controlzettel sind vom Zugspersonal auf der Endstation des betreffenden Transportes — nicht auf der Zugs-Endstation — einzuliefern. Der Empfang ist vom Abfertigungsbeamten im Fahrberichte zu bestätigen.)

Duplikate und Abschriften von Fahrscheinen haben als Rechnungsbelege grundsätzlich keine Giltigkeit. Es wird deshalb besonders darauf hingewiesen, daß in den häufig vorkommenden Fällen, in welchen (namentlich bei Einzelbeförderungen) die Inhaber unterlassen haben, den Fahrschein auf der Abgangsstation eintragen und abstempeln zu lassen, eine nachträgliche Abfertigung auf einer Unterwegs- oder Endstation nur dann stattfinden darf, wenn der Fahrschein-Abschnitt 1 vorhanden ist.** Der letztere wird von der abfertigenden Dienst-

---

* Wenn Uebergabe nicht direkt erfolgen kann, dann durch Vermittelung der Transitexpedition. Ausschreiben O.-B.-A. München Nr. 25264/5404 v. 28. III. 1892.

** D. B. 7 v. J. 1891 besagt:

„Seitens der zuständigen Militärbehörden wurde die Anordnung getroffen, daß die Controlzettel zu den Militärfahrscheinen mit der Bezeichnung (Stempel) desjenigen Truppentheiles zu versehen sind, von welchem der betreffende Truppentheil abbeordert wird

Indem hievon den Abfertigungsstellen und dem Zugspersonale Kenntniß gegeben wird, werden die Vorschriften in § 17 der Friedens-Transport-Ordnung,

stelle zurückbehalten und sofort mittelst kurzen Schreibens als eingeschriebener Brief der betreffenden Abgangsstation zugesandt, welche den Schein in ihr Verzeichniß der Fahrscheine aufnimmt. Fehlt dagegen bei einem unterwegs angehaltenen noch ungestempelten Fahrschein der Abschnitt 1, so darf eine nachträgliche Abfertigung nicht stattfinden, es ist vielmehr gemäß § 17,4 Absatz 4 der Friedens-Transportordnung zu verfahren, also der Transport von der Weiterfahrt auszuschließen und der nächsten Militärbehörde zu überweisen. Abschnitt 1 des von letzterer ertheilten „Aushilfs-Fahrscheines" ist dann sofort unter Mittheilung des Sachverhaltes als eingeschriebener Brief an die ursprüngliche Abgangsstation zu übersenden. Ist letztere im Besitze des Originalabschnittes 1, so wird diesem der Aushilfsschein nebst Begleitschreiben beigeheftet, andernfalls werden die letzteren beiden Theile schleunigst an die Controle weitergeleitet. Erscheint im einzelnen Falle die Ausschließung von der Weiterfahrt aus irgend welchen Gründen (z. B. bei größeren Truppen-Transporten) bedenklich, so ist die Fahrt nicht zu unterbrechen, sondern weitere Verfügung telegraphisch bei der Abgangsstation einzuholen und dem Transporte nachzusenden.

Jeder einzelne, mit Militärfahrschein abgefertigte Militärtransport, welcher nicht ausschließlich auf den k. k. Staatseisenbahnen befördert wird, muß für jeden benützten Zug rapportirt werden. Die Rapportirung erfolgt durch Abschrift des Controlzettels unter Benützung des hiezu bestimmten Formulares. (Beilage

---

sowie die Bestimmungen auf Seite 8—10 unter lit. b und c der zur Friedens-Transport-Ordnung erlassenen Dienstesvorschriften zur genauesten Beachtung in Erinnerung gebracht.

Insbesondere ist in jenen Fällen, in welchen auf dem Controlzettel der Stempel, sowie der Vermerk der Abgangsstation über die erfolgte Eintragung in das Verzeichniß der Militärfahrscheine fehlt, seitens des Zugspersonals auf dem Controlzettel die Stärke des Transportes, die Abgangs- und Bestimmungsstation, sowie der Beförderungsweg vorzumerken.

Sollte ferner, entgegen der Eingangs erwähnten Anordnung, auf dem Controlzettel der Truppentheil, von welchem der Fahrschein ausgestellt wurde, nicht angegeben sein, so ist auch dieser Eintrag durch das Zugspersonal zu bewirken.

Nachdem in letzter Zeit wiederholt Controlzettel zur Einlieferung gelangten, welche weder auf der Abgangsstation, noch auf einer Unterwegsstation abgestempelt und von dem Abfertigungs-Beamten unterschrieben waren, wird dem Zugspersonale die Einhaltung der Bestimmungen in § 76 Absatz 6, 7 und 8 des Anhanges II zur Dienstanweisung für die Oberconducteure und Conducteure strengstens eingeschärft.

Endlich wird darauf aufmerksam gemacht, daß der Fahrschein-Abschnitt 1 von der eventuell die nachträgliche Abstempelung vornehmenden Dienststelle einzuziehen und gegen Nachweis der Ausgangsstation des Transportes zu übersenden ist."

5 zur Instruktion der Oberconducteure und Conducteure.) Für jeden Militarfahrschein ist ein besonderer Rapport auszustellen.

Transporte, welche innerhalb des Netzes der k. b. Staatseisenbahnen befördert werden, bedürfen nur dann einer Rapportirung, wenn eine Unregelmäßigkeit vorliegt und zwar:

a) Wenn nachträglich Abstempelung und Unterfertigung des Fahrscheines veranlaßt werden muß; auf dem Rapporte ist in diesem Falle vorzutragen, wo die Nachexpedition vorgenommen und an welcher Station der Abschnitt 1 eingezogen wurde.

b) Wenn die Anzahl der zu befördernden Militärpersonen mit der Angabe auf dem Fahrscheine nicht übereinstimmt; in diesem Falle ist der Grund der Verschiedenheit nach Befragen des Truppenführers auf dem Rapporte vorzumerken und Letzterer, wenn die Anzahl der zu Befördernden die Anzahl der auf dem Fahrscheine Vorgetragenen übersteigt, von dem Transportführer unterzeichnen zu lassen.

c) Wenn Schnellzüge von Militärpersonen benützt werden; in diesem Falle ist auf dem Rapporte beizusetzen: „Schnellzugsbenützung vorgeschrieben" oder „Zusatzkarte gelöst".

d) Wenn bei einem Truppen-Transporte nicht der kürzeste Weg eingehalten wird; in diesem Falle ist für jede Strecke, welche nicht auf der direkten Route zwischen Abgangs- und Bestimmungsstation liegt, ein Rapport zu fertigen. Sollte z. B. eine Militärperson im Besitze eines Militärfahrscheines Aschaffenburg — Bad Kissingen über Würzburg statt über Arnstein fahren, so muß dieser Transport auf der Strecke Gemünden—Würzburg und Würzburg—Oberndorf rapportirt werden. Auf dem Rapporte ist vorzutragen: „Route . . . . vorgeschrieben" oder „Zusatzkarten gelöst".

Bei direkten und durchgehenden Transporten sind die vorbezeichneten Unregelmäßigkeiten auf dem zu fertigenden Rapporte ebenfalls vorzutragen.

Für mehrere auf derselben Eisenbahnstrecke gleichzeitig einzeln zu entsendende Mannschaften, welche die Bahn an verschiedenen Stationen verlassen, genügt ein Militärfahrschein, in welchem, je nach den anzugebenden Absteigestationen, die Mannschaften der Zahl nach aufgeführt sind, und dessen Controlzettel und Abschnitt 2, wenn solcher beigefügt ist, schließlich in die Hände desjenigen Mannes überzugehen hat, dessen Absteige-Station die letzte ist.

Anmerkung 1. Die Bestimmungen über Ausrüstung der Wagen zu Militärbeförderungen, Beförderung ausgerüsteter Wagen in unbeladenem Zustande, Beförderung ausgerüsteter Wagen in beladenem Zustande, Abrüstung der Wagen u. s. w., sind in einem im Jahre 1891 ausgegebenen Uebereinkommen enthalten.

Anmerkung 2. Mit G. D. E. Nr. 25280 v. 13. VI. 90 wurde die genaueste Beachtung der Kriegs- und Friedens-Transportordnung eingeschärft und insbesondere auf die nachgenannten Punkte aufmerksam gemacht:

1. Zum Mannschaftstransport sollen thunlichst nur Personenwagen III. Klasse in Verwendung genommen werden. Stehen dieselben jedoch in ausreichender Anzahl nicht zur Verfügung, so können auch eingerichtete, gedeckte Güterwagen, jedoch nur solche, welche für 40 Mann in feldmarschmäßiger Ausrüstung Raum zum Sitzen bieten, in die Militärzüge eingestellt werden.

2. Bei der Zusammenstellung der Militärzüge ist die in Ziffer 11 Anl. VI der Kriegs-Transportordnung vorgeschriebene Reihenfolge der Wagen einzuhalten. Hierauf, sowie auf die vorschriftsmäßige Einrichtung und vorgängige Lüftung der Wagen ist seitens der oberbahnamtlichen Controlorgane, welche bei allen größeren Truppentransporten zur Ueberwachung des Dienstes zu entsenden sind, besonderes Augenmerk zu richten.

3. Die in Ziffer 46 Anl. VII der Friedens-Transportordnung vorgeschriebene Belehrung des Wagenältesten über die Mittel, welche in Fällen äußerster Gefahr anzuwenden sind, um die Aufmerksamkeit des Zugpersonals zu erregen, hat jederzeit gewissenhaft zu erfolgen und sind die Obercondukteure entsprechend anzuweisen.

4. Für jedes zum Transporte angemeldete Geschütz oder Fahrzeug ist ein eigener Wagen mit abnehmbaren oder niederzuklappenden Seitenborden bereit zu stellen. Sind solche Wagen nicht in genügender Anzahl vorräthig, so ist dafür Sorge zu tragen, daß sich mindestens ein derartiger Wagen in jeder Gruppe, durch feste Kopfborde begrenzter Wagen, befindet, um die seitliche Ausladung der Geschütze und Fahrzeuge durch allmäliche Ueberführung von den übrigen Wagen auf diesen zu ermöglichen.

5. Das Einladen des Gepäckes soll womöglich an einem Freiladegeleise vorgenommen werden. Das Durchtragen der Gepäckstücke durch die Güterhallen erfordert erfahrungsgemäß einen größeren Zeitaufwand und ist daher zu vermeiden.

6. In jeden Militärzug ist thunlichst ein Dienstwagen mit Abort einzustellen.

   Um Klagen über mangelhafte Beleuchtung der Mannschaftswagen zu begegnen, wird angeordnet, was folgt:

   a) Die zur Erleuchtung der Wagen dienenden Lampen müssen sich auf der Anfangsstation des Transportes in völlig brennbereitem Zustande befinden.

   b) Die letztere hat der nächsten Beleuchtungsstation und durch diese erforderlichen Falls der folgenden telegraphisch mitzutheilen, welcher Art die Beleuchtung des Zuges ist.

   c) Während des für die erste Beleuchtungsstation im Fahrplane vorzusehenden Aufenthaltes sind die sämmtlichen Beleuchtungseinrichtungen des Zuges zu untersuchen und die Lampen anzuzünden.

   d) In jedem Militärzuge ist ein genügender Ersatzvorrath an Beleuchtungsmaterial mitzuführen, wobei insbesondere auf Beigabe von Nothlampen für die mit Gas eingerichteten Personenwagen Bedacht zu nehmen ist.

   e) Bei durchgehenden Militärzügen sind auf denjenigen Uebergangsstationen, auf welchen der vorgesehene Aufenthalt dies gestattet, die

Beleuchtungsanlagen seitens des übernehmenden Beamten einer Revision zu unterziehen und ist über den Befund im Fahrberichte Vormerkung zu machen.

f) Bei zweimaliger Benützung der Beleuchtung sind die Lampen auf derjenigen Station wieder in Stand zu setzen, auf welcher nach Tagesanbruch der erste größere Aufenthalt, z. B. zur Verpflegung der Truppen, stattfindet.

Was muß jede Fahrkarte enthalten und welche Bestimmungen bestehen über das Abstempeln der Fahrkarten?

Die Fahrkarte muß die Strecke, für welche sie Geltung hat, die Gattung des Zuges, die Wagenklasse, sowie den Fahrpreis, soferne derselbe nicht Valutaschwankungen unterliegt, enthalten.

Außerdem muß jede Fahrkarte mit dem deutlichen Datumstempel, welcher Tag, Monat und Jahr der Ausgabe enthält, versehen werden. Zu Zügen, welche um 12 Uhr Nachts abgehen, sind Fahrkarten mit dem Datum des nächsten Tages abzugeben.

Auf den Fahrkarten zur einfachen, sowie zur Hin- und Rückfahrt, welche auf beiden Seiten Controlnummern tragen, ist der Datumstempel auf der Rückseite, bei den übrigen Fahrkarten auf der Vorderseite und zwar stets links bezw oben — nicht auf den durch schrägen Strich begrenzten kleinen Abschnitte anzubringen. Die Fahrkarten mit Controlcoupon (kommen nur im direkten Verkehre vor) sind an beiden Enden mit dem Datumstempel zu versehen und zwar wenn als ganze Fahrkarten ausgegeben, auch auf dem abgegrenzten kleinen Abschnitte – wenn als Kinderfahrkarten ausgegeben, nach Abtrennung des Abschnittes auch auf dem schiefen rechten Ende.

Buchfahrkarten ausschließlich der Abonnementfahrkarten, werden mit dem Durchschlagsstempel abgestempelt, welcher das Datum in sämmtliche Coupons einschneidet. Der Monatsname ist hiebei durch die betreffende Ziffer ausgedrückt. Abonnementbücher sind nur mit dem Stationsstempel zu versehen und ist die Jahreszahl handschriftlich einzusetzen.

Handschriftlich wird auch auf den zusammenstellbaren (und auf den festen) Fahrscheinheften der Ablauftag der Giltigkeit vorgetragen.

Unter keinem Vorwande dürfen Fahrkarten mit undeutlichem oder gar verbessertem Aufdrucke des Datums zur Abgabe kommen, solche Fahrkarten sind vielmehr als verstempelt zu behandeln. Bereits durchlöcherte Fahrkarten dürfen nur mit Genehmigung des Oberbahnamtes als verstempelt betrachtet werden.

Täglich nach Abgang des letzten Zuges sind die Datumpressen und Stempel für den folgenden Tag umzusetzen.*

Wann sind die Fahrkartenschalter zu öffnen und wie lange sind dieselben offen zu halten?

Der Verkauf der Fahrkarten kann auf Stationen mit geringerem Verkehr nur innerhalb der letzten halben Stunde, auf Stationen mit größerem Verkehre innerhalb einer Stunde vor Abgang desjenigen Zuges, mit welchem der Reisende befördert sein will, verlangt werden. Liegt jedoch zwischen zwei nach derselben Richtung gehenden Zügen eine kürzere Zwischenzeit, so kann die Ausgabe der Fahrkarten für den später abgehenden Zug frühestens eine halbe Stunde vor dessen Abfahrtszeit gefordert werden. Fünf Minuten** vor Abgang des Zuges erlischt der Anspruch auf Verabfolgung einer Fahrkarte. Es kann verlangt werden, daß das zu entrichtende Fahrgeld abgezählt bereit gehalten wird. (§ 13 der V.-O.)

Wann sind die Warteräume zu öffnen und wie lange sind dieselben offen zu halten?

Die Warteräume sind spätestens eine Stunde vor Abgang eines jeden Zuges zu öffnen.

Dem auf einer Uebergangsstation mit durchgehender Fahrkarte ankommenden Reisenden ist gestattet, sich in dem Warteraum derjenigen Bahn, auf welcher er die Reise fortsetzt, bis zum Abgange des von ihm zu benutzenden nächsten Zuges aufzuhalten, in der Zeit von 11 Uhr Abends bis 6 Uhr Morgens jedoch nur, soweit der Warteraum während dieser Zeit ohnedies geöffnet sein muß. § 15 der V.-O.

---

* Begleitern von Schüblingen ist bei der Lösung von Fahrkarten jede thunliche Erleichterung zu bieten. Auf Wunsch ist das Lösen durch Stationsbedienstete zu vermitteln. Die Abgabe von Fahrkarten für Gefangenentransporte hat auf Verlangen auch außer der vorgeschriebenen Frist zu geschehen.

Die Marschvorweise der Begleiter sind abzustempeln und, wenn dies verlangt wird, mit einer Bescheinigung über das bezahlte Fahrgeld zu versehen. Fahrkarten für entlassene Sträflinge, welche entweder von Gerichts- und Polizeibediensteten gelöst oder gegen Einziehung von Bescheinigungen der Strafanstalten gegen Abrechnung abgegeben werden, sind auf Verlangen des Anstaltsvorstandes kreuzweise zu durchstreichen, um den Weiterverkauf unmöglich zu machen. D. B. 143/1882 und Abfertigungsvorschriften.

** In Fällen voraussichtlich großen Verkehrs, d. i. an Sonn- und Festtagen, Markttagen, bei Beginn der Ferien u. s. w., sind die Schalter entsprechend früher zu öffnen. Dies hat auch dann zu geschehen wenn sich vor der vorgeschriebenen Frist eine größere Anzahl von Personen vor dem Schalter eingefunden hat.

Die Bestimmung, daß fünf Minuten vor Abgang des Zuges der Anspruch auf Verabfolgung einer Fahrkarte erlischt, hat lediglich den Zweck, unbilligen Ansprüchen der Reisenden zu begegnen. Für die abfertigenden Beamten hingegen ist der Grundsatz maßgebend, daß, so lange die Möglichkeit der Beförderung vorliegt, auch Fahrkarten zu verabfolgen sind. (§ 3 der allg. Abf. Vorschr.)

(An Stationen, an welchen mehrere Bahnstrecken einmünden oder Züge übernachten, bleiben für die mit direkten Fahrkarten versehenen Reisenden die Wartsäle zwischen der Ankunft des letzten und dem Abgange des ersten Zuges geöffnet, wenn dieser Zeitraum weniger als vier Stunden beträgt. Zusatzbest. zu § 15 der B. O.)

Was hat zu geschehen, wenn Reisende ohne giltige Fahrkarte betroffen werden, oder unterlassen haben, die nöthigen Zuschlagkarten zu lösen; ferner wenn Reisende Karten, auf denen die Fahrtunterbrechung nicht vorgemerkt ist, zur Weiterfahrt benützen wollen?

Der Reisende, der ohne giltige Fahrkarte betroffen wird, hat für die ganze von ihm zurückgelegte Strecke und, wenn die Zugangsstation nicht sofort unzweifelhaft nachgewiesen werden kann, für die ganze vom Zuge zurückgelegte Strecke das doppelte des gewöhnlichen Fahrpreises, mindestens aber den Betrag von 6 Mark zu entrichten. Der letztere Betrag ist auch für den Fall zu bezahlen, daß der Zug sich noch nicht in Bewegung gesetzt hat. Derjenige Reisende jedoch, welcher unaufgefordert dem Schaffner oder Zugführer meldet, daß er wegen Verspätung keine Fahrkarte habe lösen können, hat nur den gewöhnlichen Fahrpreis mit einem Zuschlage von 1 Mark, keinesfalls jedoch mehr als den doppelten Fahrpreis zu bezahlen. In allen Fällen ist dem Reisenden eine Zuschlagkarte oder sonstige Bescheinigung zu verabfolgen.

Wer die sofortige Zahlung verweigert, kann ausgesetzt werden.

Wenn Reisende mit Karten für eine niedrigere Wagenklasse in einer Abtheilung höherer Klasse oder mit Karten eines gewöhnlichen Zuges in einem Schnellzuge Platz nehmen, ohne sich vorher mit den nöthigen Zuschlagkarten versehen zu haben, — wenn Reisende es unterlassen haben, eine Karte für einen Hund zu lösen —, wenn Reisende Karten, auf welchen die Genehmigung zur Unterbrechung der Fahrt nicht vorgemerkt wurde, zur Weiterfahrt benützen wollen, — so ist außer der nachzulösenden Karte ein Zuschlag von 1 Mark — jedoch keinesfalls ein höherer Gesammtbetrag als der doppelte Fahrpreis zu erheben.*

* Beispielsweise wäre einem in München C.-B. ohne Fahrkarte zugelassenen, nach Augsburg fahrenden Reisenden III. Klasse bei der Nachlösung der Fahrkarten in Pasing 2 Fahrkarten III. Klasse Pasing—München C.-B. zum Preise von je 30 Pf. d. i. im Ganzen 60 Pf. und außerdem die gewünschte einfache oder Rückfahrkarte Pasing—Augsburg zum gewöhnlichen Preise zu verabfolgen.

Die Nachlösung der Fahrkarten hat thunlichst auf der nächsten Haltestation zu erfolgen, welche behufs Meidung einer Ueberschreitung der Aufenthaltszeit von der Zugangsstation hievon telegraphisch zu verständigen ist.

Wegen Erhebung und Verrechnung von Fahrgeldzuschlägen siehe praktischen Fall unter Abschnitt VI Theil I.)

Von Reisenden, welche mit einem verspäteten Anschlußzuge an der Abstoßstation eintreffen und in Ermangelung der zur Fahrkartenlösung nöthigen Zeit zur Weiterfahrt ohne Karte zugelassen werden, wird ein Zuschlag nicht erhoben. Gleiches gilt, wenn Reisende unterwegs oder vor Abgang eines Zuges sich zur Weiterfahrt über die ursprüngliche Bestimmungsstation, oder zum Uebergange in eine höhere Wagenklasse entschließen und wegen Zeitmangels oder Nichtanhalten des Zuges gegen Nachlösen von Karten Beförderung finden.

(§ 21 der B.-O., sowie § 3 der allg. Abf. Vorschr.)

Wann können gelöste Fahrkarten zurückgenommen oder umgetauscht werden?

1. Die Fahrkarten geben Anspruch auf Plätze in der entsprechenden Wagenklasse, soweit solche vorhanden sind. Wenn einem Reisenden ein seiner Fahrkarte entsprechender Platz nicht angewiesen werden kann, ihm auch nicht ein Platz in einer höheren Klasse zeitweilig eingeräumt wird, so steht ihm frei, die Karte gegen eine solche der niedrigeren Klasse, in welcher noch Plätze vorhanden sind, unter Erstattung des Preisunterschiedes umzuwechseln, oder die Fahrt zu unterlassen und das bezahlte Fahrgeld zurückzuverlangen.

2. Ein Umtausch gelöster Fahrkarten gegen solche höherer oder niedrigerer Klassen oder nach einer anderen Station ist den Reisenden auf der Abgangsstation bis 5 Minuten vor Abgang eines Zuges, soweit noch Plätze vorhanden sind, unter Ausgleich des Preisunterschiedes gestattet, sofern die Fahrkarte noch nicht entwerthet ist.

3. Für Theilstrecken kann ein Uebergehen auf Plätze einer höheren Klasse gegen Entrichtung eines im Tarife festzusetzenden Preiszuschlages sowohl auf der Abgangsstation, als auf Zwischenstationen erfolgen. § 14 der B.-O. Zusatzbestimmungen hiezu:

   a) Im Falle nachweisbarer Verhinderung eines Reisenden vor Zugsabgang wird die gelöste Fahrkarte zurückgenommen.

   b) Der Uebergang in eine höhere Wagenklasse oder Zugsgattung bezw. die Benützung einer höheren Wagenklasse oder Zugsgattung ist unter folgenden Bedingungen gestattet:

Zum Uebergang			
von der	in die	ist nachzulösen für eine erwachsene Person	ist nachzulösen für ein Kind
III. Klasse Personenzug	III. Klasse Schnellzug	eine Schnellzugsergänz.-K.	ein. halb. Schnellzugserg.-K.
" " "	II. Klasse Personenzug	eine Karte III. Kl. Pers. Z.	ein halb KarteIII.Kl.Prs.Z.
" " "	II. Klasse Schnellzug	eine Karte III. Kl. Pers. Z.	ein.halb.KarteIII Kl.Prs.Z.
" " "	I. Klasse Personenzug	eine Karte II. Kl Pers. Z.	ein halb.Karte II.Kl.Prs.Z.
" " "	I. Klasse Schnellzug	eine Karte II. Kl. Pers. Z. u. eineSchnellzugsergänz.-K.	eine Karte III. Kl. Pers. Z.
III. Klasse Schnellzug	II. Klasse Personenzug	ein halb.KarteIII.Kl.Prs.Z.	ein halb.KarteIII.Kl.Prs.Z.
" " "	II. Klasse Schnellzug	ein.halb.Karte II.Kl Prs.Z.	ein.halb.KarteIII Kl Prs.Z.
" " "	I. Klasse Personenzug	ein halb.Karte I Kl Prs.Z.	ein.halb.Karte II.Kl Prs.Z.
" " "	I. Klasse Schnellzug	eine Karte II. Kl. Pers Z.	ein.halb.Karte II Kl.Prs.Z.
II. Klasse Personenzug	II. Klasse Schnellzug	eine Schnellzugsergänz.-K.	ein. halb. Schnellzugserg.-K.
" " "	I. Klasse Personenzug	eine Karte III. Kl. Pers. Z.	ein.halb KarteIII.Kl.Prs.Z.
" " "	I. Klasse Schnellzug	eine Karte III. Kl. Pers. Z. u. eineSchnellzugsergänz.-K.	ein.halb.Karte II.Kl Prs.Z.
II. Klasse Schnellzug	I. Klasse Personenzug	ein halb.KarteIII Kl.Prs Z.	ein.halb.KarteIII.Kl.Prs Z.
" " "	I. Klasse Schnellzug	eine Karte III. Kl. Pers. Z.	ein halb KarteIII.Kl.Prs Z.
I. Klasse Personenzug	I. Klasse Schnellzug	eine Schnellzugsergänz.-K.	ein. halb. Schnellzugserg.-K.

Vorstehende Bestimmungen gelten für alle Arten von Fahrkarten, ausnahmlich der Militärfahrkarten.

Alle Fahrkarten und Fahrscheine mit der Bezeichnung „für alle Züge“ gelten hiebei als Schnellzugskarten.*

Die Benützung zweier Abschnitte eines Abonnementbuches zur Fahrt in der nächst höheren Wagenklasse gleicher oder höherer Zugsgattung ist gestattet.

c) Mit einer Personenzugskarte I. Klasse kann die zweite Klasse eines Schnellzuges, mit einer Personenzugskarte II. Klasse die III. Klasse eines Schnellzuges ohne Nachlösung von Zuschlagskarten benützt werden.

d) Dem gesammten Personale ist der Handel mit Fahrkarten untersagt. Dem Zugspersonale ist es nicht gestattet, den Kauf oder Umtausch von Karten zu besorgen.

(Siehe § 14 der V.-O. und Abschnitt 1 der allg. Abf. Vorschr.)

Welche Bestimmungen bestehen bezüglich der Unterbrechung der Fahrt?

Den Reisenden ist, unbeschadet etwaiger weitergehender, von der Eisenbahn bewilligter Vergünstigungen, gestattet, die Fahrt einmal, bei Rückfahrten auf dem Hin- und Rückwege je einmal zu unterbrechen, um mit einem am nämlichen oder am nächstfolgenden Tage nach der Bestimmungsstation abgehenden Zuge weiter zu reisen. Solche Reisende haben auf der Zwischenstation sofort nach dem Verlassen des Zuges dem Stationsvorsteher ihre Fahrkarte vorzulegen und dieselbe mit dem Vermerke der Giltigkeit versehen zu lassen. Falls der Zug, welchen sie zur Weiterfahrt benützen wollen, höher tarifirt ist, als derjenige, für welchen sie eine Fahrkarte gelöst haben, so ist eine den Preisunterschied mindestens deckende Zuschlagskarte zu lösen. Eine Verlängerung der für Rückfahrkarten, Rundreisen und dergleichen festgesetzten Frist wird durch die Unterbrechung der Fahrt nicht herbeigeführt. (§ 25 der V.-O.)

---

* In der besonderen Bestimmung b zu § 14 der Verkehrsordnung ist festgesetzt, welche Karten bei dem Uebergange von der III. Klasse Schnellzug in die II. oder I. Klasse Personen- oder Schnellzug zu lösen sind.

Es wird darauf aufmerksam gemacht, daß als Schnellzugskarten III. Klasse alle jene Fahrkarten und Fahrscheine zu betrachten sind, die den Aufdruck „Für alle Züge“ oder „Zu allen fahrplanmäßigen Zügen mit entsprechender Wagenklasse“ tragen. Demgemäß sind die Fahrscheine III. Klasse der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte als Schnellzugskarten III. Klasse zu betrachten, gleichviel, ob auf der Strecke, für die sie lauten, Schnellzüge mit Wagen III. Klasse verkehren oder nicht.

Es hat daher bei Benützung solcher Fahrscheine III. Klasse in einer höheren Klasse die in der genannten besonderen Bestimmung für den Uebergang aus „der III. Klasse Schnellzug“ in eine höhere Klasse vorgeschriebene Nachlösung von Karten einzutreten. D. B. 68, 1893.

Die Zusatzbestimmungen zu § 25 der V.=O. besagen ferner:

a) Bei Benützung von zusammenstellbaren Fahrscheinheften, Rundreiseheften und allen in Buchform hergestellten Fahrkarten kann die Reise auf den Anfangs= und Endstationen jedes Abschnittes und auf den aufgedruckten Aufenthaltsstationen ohne Weiteres unterbrochen werden. Außerdem kann sich der Reisende auf allen übrigen Zwischenstationen gegen Bestätigung der Unterbrechung seitens des Stationsvorstandes aufhalten. In wieweit Fahrtunterbrechung bei Benützung anderweitiger Fahrkarten gestattet ist, bestimmen die besonderen Vorschriften der einzelnen Bahnen.
(Allgemeine Zusatzbestimmung zu § 25 der Verkehrsordnung.)

b) Die Bestimmungen über die Unterbrechung der Fahrt gelten für Militär=Fahrkarten, Vergnügungszugskarten, Abonnementbücher* und alle übrigen Fahrkarten mit ermäßigten Preisen mit Ausschluß der Schulbesuchs= und Arbeiterfahrkarten,** welche nur zur ununterbrochenen Fahrt berechtigen. Bei Fahrkarten von außerbayerischen Stationen wird eine etwa schon auf einer fremden Bahn erfolgte Fahrtunterbrechung auf einer fremden Bahn nicht in Abzug gebracht. Bei Unterbrechung der Fahrt mit Abonnementbüchern wird auf dem betreffenden Abschnitte die Nummer des Zuges vorgemerkt, mit welchem die Fahrt fortgesetzt werden will. Bei Fahrkarten mit mehrtägiger Giltigkeit darf durch die Unterbrechung keine Ueberschreitung der Giltigkeitsdauer eintreten. Eine Verlängerung über den nächstfolgenden Tag hinaus kann für einfache Fahrkarten nur in Fällen nachgewiesener Krankheit oder bei Zugsverspätungen und Verkehrsstörungen, eine Verlängerung über die aufgedruckte Giltigkeitsdauer für Rückfahrkarten und Rundreisehefte nur bei Zugsverspätungen und Verkehrsstörungen stattfinden.

---

* Abonnementbücher gehören ihrer Natur nach nicht unter die „in Buchform hergestellten Fahrkarten", die nach der für alle deutschen Eisenbahnen gemeinsamen besonderen Bestimmung a zu § 25 der V.=O. zur beliebigen Unterbrechung auf allen Zwischenstationen berechtigen. Auf jeden Abschnitt eines Abonnementbuches kann die Fahrt vielmehr nur einmal gegen Bestätigung durch den Stationsvorstand unterbrochen werden.

** Auf Arbeiterfahrkarten ist nach den besonderen Bestimmungen B. V c. 6 zu § 11 der V.=O. die Fahrtunterbrechung ausgeschlossen. Arbeiterfahrkarten zählen sonach nicht unter jene „Fahrkarten mit ermäßigten Preisen", für die nach der besonderen Bestimmung b zu § 25 der V.=O. die allgemeinen Bestimmungen über die Unterbrechung der Fahrt Geltung haben. (Tarifanzeiger Nr. 11 v. J. 1893.)

Wie regelt sich der Personenverkehr bei Verspätung der Züge und bei Betriebsstörungen?

Verspätete Ankunft oder Abfahrt der Züge begründet keinen Anspruch gegen die Eisenbahn.

Wird in Folge einer Zugsverspätung der Anschluß an einen andern Zug versäumt, so ist dem mit durchgehender Fahrkarte versehenen Reisenden, sofern er mit dem nächsten zurückführenden Zuge ununterbrochen zur Abgangsstation zurückgekehrt ist, der bezahlte Preis für die Hin- nnd Rückreise in der auf der Hinreise benutzten Wagenklasse zu erstatten.

Dieser Anspruch ist bei Vermeidung des Verlustes vom Reisenden unter Vorlegung seiner Fahrkarte sogleich nach Ankunft des verspäteten Zuges dem Stationsvorsteher, sowie nach Rückkehr zur Abgangsstation dem Vorsteher der letzteren anzumelden. Ueber diese Meldung haben beide Stationsvorsteher Bescheinigung zu ertheilen.

Bei gänzlichem oder theilweisem Ausfall einer Fahrt sind die Reisenden berechtigt, entweder das Fahrgeld für die nicht durchfahrene Strecke zurückzufordern oder die Beförderung mit dem nächsten, auf der gleichen oder auf einer um nicht mehr als ein Vierttheil weiteren Strecke derselben Bahn nach dem Bestimmungsorte führenden Zuge ohne Preiszuschlag zu verlangen, sofern dies ohne Ueberlastung des Zuges und nach den Betriebseinrichtungen möglich ist und der Zug auf der betreffenden Unterwegsstation fahrplanmäßig hält.*

Wenn Naturereignisse oder andere Umstände die Fahrt auf einer Strecke der Bahn verhindern, so muß für die Weiterbeförderung bis zur fahrbaren Strecke mittelst anderer Fahrgelegenheiten thunlichst gesorgt werden.

Die hiedurch entstandenen Kosten sind der Eisenbahn, abzüglich des Fahrgeldes für die nicht durchfahrene Eisenbahnstrecke zu erstatten.

Betriebsstörungen und Zugsverspätungen sind durch Anschlag an einer dem Publikum leicht zugänglichen Stelle in deutlich erkennbarer Weise sofort bekannt zu machen. (§ 26 der B.-O.)

Die besondere Bestimmung b zu § 26 der B.-O. (Nachtrag v. 1. IV. 94) lautet:

1. Wird in Folge einer Zugsverspätung der fahrplanmäßige Anschluß versäumt, so ist den mit direkten Fahrtausweisen versehenen Reisenden, die nicht zur Abgangsstation zurück-

---

* Gemäß G. D. E. Nr. 101189 v. 20. 9. 93 ist diese Bestimmung auch bei Anschlußversäumnissen in Anwendung zu bringen und demnach die Benützung von Schnellzügen ohne Nachzahlung zu gestatten.

kehren wollen, gestattet, die Reise von der Anschlußstation auf einer anderen nach demselben Bestimmungsorte führenden deutschen Bahnstrecke ohne Rücksicht auf deren Länge auf Grund der zuerst gelösten direkten Fahrkarte fortzusetzen, sofern hierdurch die Ankunft am Bestimmungsorte beschleunigt werden kann; die Verspätung ist von dem Vorsteher der Anschlußstation auf der Fahrkarte zu bescheinigen und die letztere mit dem Vermerk der Giltigkeit für die andere Strecke zu versehen.

Eine Zuzahlung ist von dem Reisenden nicht zu leisten, auch dann nicht, wenn die Beförderung auf der Hilfsstrecke in einem Zuge mit höheren Fahrpreisen (Schnellzug) bezw. in einer höheren Wagenklasse deshalb erfolgen muß, weil der zu benützende Zug der Hilfsstrecke die Wagenklasse nicht führt, auf welche die betreffenden Fahrkarten lauten. Militärfahrkarten werden in diesem Falle als Fahrkarten III. Klasse angesehen und können für die II. Wagenklasse bezw. einen Zug mit höheren Fahrpreisen umgeschrieben werden. (S. auch Ziffer 3.)

2. Diese Bestimmungen gelten auch dann, wenn bei einer Anschlußversäumniß die günstigere Gelegenheit zur Weiterreise sich nicht auf einer Hilfsstrecke, sondern auf dem Wege der direkten Fahrkarte mit einem Zuge bietet, für welchen tarifmäßig höhere Preise gelten oder welcher eine beschränktere Zahl von Wagenklassen führt. Nach Ueberholung desjenigen Zuges, an welchen der Anschluß versäumt war, gehen die betreffenden Reisenden auf den letzteren Zug über.

3. Die Bestimmungen unter Ziffer 1 und 2 gelten auch für die unter Absatz 4 des § 26 gehörigen Fälle und finden im Uebrigen auch für solche mit einem verspäteten Zuge eintreffende Reisende Anwendung, welche mit durchgehenden Fahrkarten nicht versehen, sondern auf der Anschlußstation zur Weiterreise nach ihrem eigentlichen Reiseziel neue Karten zu lösen genöthigt sind.

4. Die hilfsweise Benützung von Luxuszügen in Fällen vorstehender Art (Ziffer 1—3) ist ausgeschlossen.

5. Wenn in Folge von Anschlußversäumniß ꝛc. die Fahrt über eine Hilfslinie ausgeführt werden soll, wird das Gepäck der Reisenden auf Wunsch derselben über diese oder über den ursprünglichen Bahnweg weiterbefördert.

Können Fahrkarten auch zur Fahrt über andere als die darauf vorgedruckten Strecken benützt werden?

Ja und zwar unter den nachstehenden Voraussetzungen.

1. Sämmtliche Fahrkarten haben in der Regel nur für jene Strecken Giltigkeit, auf welche sie lauten.

   Auf Wunsch kann jedoch Reisenden die Benützung einer einfachen oder einer Rückfahrkarte,* eines Rundreise- oder Fahrscheinheftes oder einer Abonnementskarte über eine andere als die darauf vorgeschriebene Strecke gestattet werden, wenn diese Strecke gleichfalls nach der Bestimmungsstation führt, für welche die Fahrkarte lautet. In diesem Falle bleibt demnach die Abfahrt und die Bestimmungsstation unverändert, nur die Strecke, welche zur Fahrt zwischen beiden benützt wird, ist geändert.

   Außerdem können auf Wunsch Rückfahrkarten zur Rückfahrt auch ab einer anderen als der darauf vorgeschriebenen Station giltig erklärt werden. Desgleichen kann auch Inhabern von Rundreise- und Fahrscheinheften die Benützung von Fahrscheinen ab einer andern als der darauf vorgedruckten Station bewilligt werden.

   In diesen Fällen tritt sonach neben der Aenderung der Fahrstrecke auch noch eine Aenderung der Abfahrtsstation ein

   In allen vorstehend aufgeführten Fällen muß das Ziel der Reise das gleiche bleiben. Es kann daher keine Fahrkarte nach einer anderen als der darauf vorgeschriebenen Endstation benützt werden. Doch sind hiebei die verschiedenen Bahnhöfe eines Ortes als eine Station zu betrachten.

   Der Berechnung des etwa nachzuzahlenden Betrages (siehe Ziffer 2) wird die Entfernung nach jenem Bahnhofe zu Grunde gelegt, nach welchem die Fahrt ausgeführt werden will.

2. Ist die zu benützende Strecke kürzer als die vorgeschriebene, so genügt die Vormerkung durch den Betriebsbeamten auf der Fahrkarte oder dem Fahrschein; ist sie länger, so hat der Reisende außerdem als Zuschlag noch den Fahrpreis für die Mehrentfernung zu bezahlen, welcher nach dem Tarife für einfache Fahrkarten zu berechnen ist. Von dieser Nach-

---

* Die zu besonderen Anlässen mit 50% Ermäßigung ausgegebenen Rückfahrkarten können unter den gleichen Bedingungen wie die gewöhnlichen Rückfahrkarten zur Rückreise über andere als die darauf vorgeschriebenen Strecken benützt werden. Ausschreiben des O. B. A. München Nr. 58685 v. 5. VII. 93.

erhebung wird abgesehen, wenn die Benützung einer längeren Strecke durch Anschlußversäumniß oder Verkehrsstörung auf der vorgeschriebenen Strecke veranlaßt ist. Die Erhebung erfolgt durch Lösung von einfachen Fahrkarten zu dem sich ergebenden Betrage. Auf den ursprünglichen, sowie auf den nachgelösten Fahrkarten wird entsprechende Vormerkung gemacht.

(Mit D. B. 12 v. J. 1894 wurde bestimmt, daß im Falle des Nachlösens von Karten für längere Strecken der die Karten abgebende Schalterbeamte auch die erwähnte Vormerkung zu machen hat.)

Solche Wünsche können nur berücksichtigt werden, wenn genügende Zeit zur Berechnung und zur Lösung der Zuschlagkarte geboten ist.

3. Vorstehende Bestimmungen gelten zunächst nur für den inneren Verkehr der bayerischen Staatseisenbahnen.*

Im Verkehr mit anderen Bahnen können sie nur dann Anwendung finden, wenn die auf der Fahrkarte vorgeschriebene, sowie die zu benützende Strecke ausschließlich auf den bayerischen Staatseisenbahnen liegen.

Die Benützung einer direkten Fahrkarte nach einer anderen Uebergangsstation kann, soweit nicht für einzelne Verkehre besondere Bestimmungen getroffen sind, mit Rücksicht auf die Anschlußverhältnisse nur ausnahmsweise unter der Bedingung stattfinden, daß der Reisende das schriftliche Anerkenntniß abgibt, über das Nichtbestehen eines Anspruches auf Weiterbeförderung auf der Anschlußbahn aufgeklärt worden zu sein.**

---

* Die besondere Bestimmung B. zu § 12 und 13 der V.-O. findet auf den Verkehr zwischen Haupt- und Lokalbahnstationen, soweit nicht für einzelne Fälle Ausnahmen zugelassen werden, keine Anwendung.

Es ist sonach im Allgemeinen nicht statthaft, mit einer Rückfahrkarte der Hauptbahn die Rückfahrt von einer Lokalbahnstation oder mit einer Rückfahrkarte einer Lokalbahn die Rückfahrt von einer Hauptbahnstation anzutreten. Diese Beschränkung ist durch die Verschiedenheit der Fahrkartensysteme der Haupt- und Lokalbahnen bedingt.

Soferne sich das Bedürfniß zeigt, für einzelne Haupt- und Lockalbahnstrecken eine wechselseitige Benützung von Fahrkarten zuzulassen, ist Antrag wegen Auflage besonderer Fahrkarten für solche Verbindungen zu stellen.

(Tarifanzeiger 14, 1893.)

** Nach den besonderen Bestimmungen zu den §§ 12 und 13 der Verkehrsordnung Ziffer B. 3 dritter Absatz kann die Benützung einer direkten Fahrkarte nach einer anderen Uebergangsstation nur ausnahmsweise unter der Bedingung stattfinden, daß der Reisende das schriftliche Anerkenntniß abgibt, über das Nichtbestehen eines Anspruches auf Weiterbeförderung auf der Anschlußbahn aufgeklärt worden zu sein.

Von diesem Zugeständnisse wird in letzter Zeit namentlich von Inhabern zusammenstellbarer Fahrscheinhefte vielfacher Gebrauch gemacht.

Es besteht nun keineswegs die Absicht, diese Bestimmung, die bei richtiger Anwendung, Reklamationen zu vermeiden geeignet ist und vom reisenden

Gelangt ein Reisender mit einer Fahrkarte an einer unrichtigen Uebergangsstation auf die bayerischen Staatseisenbahnen, so ist ihm unter obigen Bedingungen die Fortsetzung der Reise nach der bayerischen Bestimmungsstation, im Durchgangsverkehre nach der auf der Fahrkarte vorgeschriebenen bayerischen Ausgangsstation zu gestatten. Bezüglich der Benützung nach einer anderen Ausgangsstation gelten die vorstehenden Bestimmungen.

4. Eine Verlängerung der Giltigkeitsdauer ist bei Benützung einer anderen Strecke unbedingt ausgeschlossen.
5. Eine einmalige Unterbrechung der Fahrt ist auch bei Benützung einer anderen Strecke bei Erfüllung der sonstigen Bedingungen zulässig.

Anmerkung: (D. B. 7, 1893.) Nachstehend werden bezüglich der Benützung von Fahrkarten über andere als darauf vorgedruckte Strecken (besondere Bestimmung B. zu §§ 12 und 13 der Verkehrsordnung vom 1. Januar 1893 Heft A) nähere Erläuterungen und Ausführungsvorschriften gegeben:

1. In welchen Fällen Fahrkarten zur Fahrt über eine andere als die darauf vorgedruckte Strecke giltig erklärt werden können, ist aus nachstehenden Beispielen zu ersehen:
   a) Ein Reisender mit einer einfachen Fahrkarte III Klasse Passau—Würzburg wünscht ab Nürnberg über Ansbach nach Würzburg zu reisen. Hiezu kann ihm die Genehmigung ertheilt werden; da jedoch die Strecke Nürnberg—Ansbach—Würzburg um 30 Kilometer länger ist als die direkte Strecke, hat er einen Betrag von 1.10 M. nachzubezahlen.
   b) Der Inhaber einer Rückfahrkarte Lindau—Donauwörth über Augsburg will die Rückfahrt über Dillingen ausführen. Die Genehmigung wird ertheilt ohne Nachbezahlung, weil die gewählte Strecke kürzer ist.

Publikum günstig beurtheilt wird, zu beschränken, es ist aber doch nothwendig, bei deren Ausführung eine gewisse Vorsicht walten zu lassen.

Die deutschen Bahnverwaltungen vergüten nämlich bei Nichtausnützung zusammenstellbarer Fahrscheinhefte den nach Abzug des vollen Fahrgeldes für die befahrenen Strecken verbleibenden Betrag des Preises zurück.

Wenn nun ein Fahrschein für eine lange bayerische Strecke z. B. München—Aschaffenburg auf eine kurze — München—Ulm — umgeschrieben wird, bezahlt der Reisende thatsächlich für diese letztere Strecke mehr als die volle Fahrtaxe. Hat er nun in seinem Hefte noch mehrere Fahrscheine für deutsche Strecken, deren Umschreibung im erwähnten Falle zur Benützung ab Ulm nie zugestanden wird, so kann er doppelt geschädigt werden, indem ihm bei einer etwaigen Reklamation überdies noch das normale Fahrgeld für den benützten Fahrschein München—Aschaffenburg sonach für die längere Strecke in Anrechnung gebracht wird.

Es empfiehlt sich daher, Reisende, welche noch eine größere Anzahl Fahrscheine besitzen, die in Folge der Umschreibung des bayerischen Fahrscheines unbenützbar werden, ausdrücklich hierauf aufmerksam zu machen.

(G. D. E. Nr. 16886 v. 22. III. 93.)

c) Bei Ankunft des preußischen Schnellzuges in Probstzella findet sich ein Reisender mit einer Rückfahrkarte München—Berlin II. Klasse Schnellzug, welche jedoch nicht über Probstzella, sondern über Hof—Regensburg lautet. Auf Vorzeigen seiner Karte wird ihm die Weiterreise nach München mit dem Anschlußzuge gestattet, für den Entfernungsunterschied zwischen Probstzella—München und Hof—München mit 44 Kilometer wird der volle Schnellzugsfahrpreis mit 2.90 M. nacherhoben

d) Um schneller in die Heimath zu kommen, stellt ein Kaufmann aus Köln, der im Besitze eines zusammengestellten Fahrscheinheftes über Meiningen—Kassel ist, in Würzburg das Ansuchen, ihm sein Fahrscheinheft zur Fahrt über Aschaffenburg—Mainz giltig zu erklären. Er ist aufmerksam zu machen, daß eine derartige Umschreibung für eine fremde Strecke unzulässig ist. Es kann ihm jedoch der Fahrschein Würzburg—Meiningen für die kürzere Strecke Würzburg—Aschaffenburg dann giltig erklärt werden, wenn er durch Unterschrift bescheinigt, über das Nichtbestehen eines Anspruches auf Weiterbeförderung ab Aschaffenburg aufgeklärt worden zu sein.

e) Mit einer Rückfahrkarte Bamberg—Untersteinach will die Rückfahrt nach Bamberg ab Kronach ausgeführt werden. Die Genehmigung wird ertheilt. Eine Nacherhebung findet nicht statt, weil die gewählte Strecke kürzer ist.

f) Ein Besucher der Festspiele in Bayreuth ist im Besitze eines Rundreiseheftes II. Klasse, das noch bayerische Fahrscheine Bamberg—Oberndorf—Schweinfurt—Würzburg enthält. Die Fahrt Bamberg—Bayreuth wurde mit neugelöster Fahrkarte ausgeführt. Die Benützung zur Fahrt von Bayreuth nach Würzburg wird gegen Nachzahlung der vollen Schnellzugstaxe für die Mehrentfernung von 93 Kilometer gestattet.

g) Eine Rückfahrkarte München Central—Marzling will zur Rückfahrt von Thann—Lengdorf nach München Ostbahnhof benützt werden.

Die beiden Bahnhöfe Münchens sind als eine Station zu betrachten. Die Genehmigung wird daher ertheilt.

Die Entfernung Thann—Lengdorf—München Ostbahnhof ist kürzer als jene Marzling—München Centralbahnhof, weßhalb Nacherhebung entfällt.

2. Nicht statthaft ist die Genehmigung zur Ausführung der Fahrt nach einer andern Station. So kann z. B. eine Rückfahrkarte Augsburg—Lindau nicht zur Rückfahrt nach München, ein Fahrscheinheft mit Fahrscheinen Bamberg—Würzburg nicht zur Fahrt nach Nürnberg giltig erklärt werden.

3. Die Benützung mehrerer aneinander anschließender Rückfahrkarten über eine andere, als die aus dem Vordrucke der einzelnen Karten sich zusammensetzende Strecke kann nicht gestattet werden.

Beispiel: Eine Rückfahrkarte München—Augsburg und eine Rückfahrkarte Augsburg—Nürnberg können nicht zur Rückfahrt Nürnberg—München über Ingolstadt benützt werden, weil in diesem Falle die zweite Rückfahrkarte Augsburg—Nürnberg nach einer anderen als der darauf vorgeschriebenen Endstation giltig erklärt werden müßte, was nach Ziffer 1 vierter Absatz der im Eingange erwähnten Bestimmungen unstatthaft ist.

4. Für einen etwaigen Mehrbetrag ist thunlichst eine Karte zu dem betreffenden Preise auszugeben oder eine Blancokarte auszustellen; die betreffende Karte ist handschriftlich als „Zuschlagskarte“ zu bezeichnen.

5. Die Vormerkung auf der ursprünglichen Karte hat ungefähr zu lauten im Falle
   a) mit Zuschlagkarte giltig zur Fahrt über Ansbach,
   b) giltig zur Fahrt über Dillingen,
   c) mit Zuschlagkarte giltig zur Fahrt Probstzella—München,
   d) giltig zur Fahrt bis Aschaffenburg. Auf Ungiltigkeit ab Aschaffenburg aufmerksam gemacht,
   e) giltig zur Rückfahrt ab Kronach,
   f) mit Zuschlagkarte giltig für die Strecke Bayreuth—Nürnberg—Würzburg,
   g) giltig für die Strecke Thannlengdorf—München Ostbahnhof.

Welche Bestimmungen bestehen für die Erledigung von Rückvergütungsgesuchen für nicht ausgenützte Fahrkarten?

Für die Erledigung von Rückvergütungsgesuchen für nicht ausgenützte Fahrkarten gelten nachstehende Bestimmungen:

I. Für Fahrkarten von Stationen der bayerischen Staatseisenbahnen nach Stationen der bayerischen Staatseisenbahnen.

Für nicht ausgenützte Fahrkarten zur einfachen oder zur Hin- und Rückfahrt, für Rundreisehefte und zusammenstellbare Fahrscheinhefte wird eine Vergütung in der Regel nur dann gewährt, wenn die Nichtbenützung zur Weiter- oder Rückfahrt auf die Station, von der aus die Fahrt aufgegeben wird, vor Ablauf der Giltigkeit auf der Fahrkarte bestätigt wird.

Die Bestätigung ist zu verweigern, wenn begründeter Verdacht eines Mißbrauches besteht.

Das Fehlen von Durchlochungszeichen oder das Nichtabtrennen einzelner Fahrscheine aus Fahrscheinheften kann im Allgemeinen nicht als genügender Nachweis für Nichtbenützung angesehen werden.

In welcher Weise bei fehlender Bestätigung der Nachweis zu erbringen ist oder ob mit Rücksicht auf persönliche Glaubwürdigkeit von einem solchen abgesehen werden kann, hierüber entscheidet die das Gesuch erledigende Behörde.

Bei Abweisung von Gesuchen oder bei Aufforderung zur Erbringung des Nachweises der Nichtbenützung sind Ausdrücke, die als verletzende Zweifel an der Glaubwürdigkeit erscheinen könnten, zu vermeiden.

Der Erstattungsbetrag beschränkt sich auf den Unterschied zwischen dem bezahlten Gesammtpreise und dem einfachen Fahrpreise für die mit der Fahrkarte abgefahrene Strecke.

Handelt es sich jedoch um eine Rückfahrkarte, die in beiden Richtungen auf einer Theilstrecke innerhalb der Giltigkeitsdauer der für diese Strecke bestehenden Rückfahrkarten benützt worden ist,

so wird die Unterschiedsberechnung auf die nicht oder nicht doppelt befahrenen Strecken beschränkt.

Das etwa entstehende Postporto wird von dem zu erstattenden Betrage abgezogen.

Bei Verkehrsstörungen oder bei vorliegendem Verschulden der Bahnverwaltung oder ihres Personals wird der auf die nicht befahrene Strecke entfallende Betrag — sonach bei Rückfahrkarten die Hälfte des Rückfahrpreises, bei Fahrscheinheften der Betrag der nicht benützten Fahrscheine — zurückvergütet.

Bei Stationen einlaufende Rückvergütungsgesuche sind mit den erforderlichen Belegen an das k. Oberbahnamt, in dessen Bezirk die Fahrkarte ausgegeben wurde, vorzulegen.

II. Für Fahrkarten von Stationen der k. bayerischen Staatseisenbahnen nach Stationen bayerischer Privat-Lokalbahnen und umgekehrt

Für Rückvergütungsgesuche auf Fahrkarten nach und von Stationen der Lokalbahnen Sonthofen—Oberstdorf, Oberndorf b. B. —Füssen, Murnau—Garmisch—Partenkirchen, Fürth—Zirndorf—Cadolzburg, München—Wolfratshausen (Isarthalbahn) und Schaftlach—Gmund gelten die Bestimmungen unter I.

Auch diese Rückvergütungsgesuche sind dem Oberbahnamte, in dessen Bezirke die Fahrkarte ausgegeben wurde, vorzulegen.

III. Für Fahrkarten von Stationen der bayerischen Staatseisenbahnen nach Stationen deutscher Bahnverwaltungen.

Für Rückvergütungsgesuche auf Fahrkarten nach Stationen von Eisenbahnverwaltungen des deutschen Reiches gelten gleichfalls die Bestimmungen unter I.

Diese Gesuche sind jedoch nicht an das Oberbahnamt, sondern an das Tarifbureau einzusenden.

IV. Für Fahrkarten von Stationen der bayerischen Staatseisenbahnen nach Stationen außerdeutscher Bahnverwaltungen.

Die außerdeutschen Bahnverwaltungen (österreichisch-ungarische, französische, schweizerische, italienische u. s. w.) gewähren eine Fahrgeldrückvergütung für nicht ausgenützte Fahrkarten nur auf Grund von Zeugnissen oder sonstigen Nachweisen über Erkrankung oder andere Hindernisse, die die Ausnützung unmöglich gemacht haben.

Eine Ausnahme besteht nur im Falle bahnseitigen Verschuldens.

Gesuche um Rückvergütung von Fahrgeld auf solche Fahrkarten sind mit diesen unbedingt erforderlichen Belegen an das Tarifbureau einzusenden.

V. Für Fahrkarten von Stationen der deutschen und außerdeutschen Bahnverwaltungen nach Stationen der bayerischen Staatseisenbahnen.

Da grundsätzlich jene Bahnverwaltung, in deren Bereich eine Fahrkarte, Fahrscheinheft und so weiter ausgegeben wurde, für die Erledigung des hierauf bezüglichen Fahrgeld-Rückvergütungs-Gesuches zuständig ist, sind solche Gesuche in der Regel von den Stationen nicht anzunehmen.

Eine Ausnahme hievon bilden jene Fälle, in denen ein Verschulden der bayerischen Bahnverwaltung oder ihres Personals gegeben ist. In solchen Fällen geschieht die Vorlage gleichfalls unter Beigabe der erforderlichen Erhebungen an das Tarifbureau.

Auf Grund vorstehender Bestimmungen sind Anfragen von Reisenden zu beantworten. Die ohnehin vorgeschriebene Höflichkeit im schriftlichen und mündlichen Verkehre mit dem Publikum ist besonders in Fällen bahnseitigen Verschuldens zu wahren. (D. B. 111 v. J. 1893.)

Welche Bestimmungen gelten für das Ein- und Aussteigen der Personen?

Die Aufforderung zum Einsteigen erfolgt durch Abruf in den Warte- und Restaurationsräumen nach vorher gegebenen Glockenzeichen. Das erste Abrufen findet, soweit nicht nach Maßgabe der Verhältnisse ein früheres Abrufen veranlaßt ist, 10 Minuten vor Abgang des Zuges, das zweite Abrufen frühestens 5 Minuten vor Abgang desselben (auf Zwischenstationen, auf welchen sich die Züge nur 1—2 Minuten aufhalten, bei oder kurz vor Ankunft des Zuges) statt.

Wer auf das zweite Abrufen, bezw. auf Zwischenstationen sofort nach dem Stillehalten des Zuges seinen Platz im Zuge nicht einnimmt, hat sich ein etwaiges Zurückbleiben selbst zuzuschreiben.

Solange der Zug sich in Bewegung befindet, ist das Ein- und Aussteigen, der Versuch oder die Hilfeleistung dazu, sowie das eigenmächtige Oeffnen der Wagenthüren verboten. Geleise dürfen vom Publikum nur an den hiefür bestimmten Stellen betreten oder überschritten werden. Bei dem Verlassen der Station ist der dazu bestimmte Ausgang zu benützen.

Was bestimmt die Verkehrsordnung hinsichtlich der Versäumung der Abfahrt?

§ 19 besagt hierüber:

Nachdem das vorgeschriebene Abfahrtszeichen durch die Dampfpfeife der Lokomotive oder die Mundpfeife des Zugführers gegeben ist,

wird niemand mehr zur Mitreise zugelassen. Dem Reisenden, welcher die Abfahrtszeit versäumt, steht ein Anspruch weder auf Rückerstattung des Fahrgeldes, noch auf irgend eine andere Entschädigung zu.

Lautet die Fahrkarte auf einen bestimmten Zug, so kann der Reisende sich auch eines anderen, am nämlichen oder am folgenden Tage nach der Bestimmungsstation abgehenden Zuges bedienen, sofern er seine Fahrkarte ohne Verzug dem Stationsvorsteher vorlegt und mit einem Vermerk über die Giltigkeit versehen läßt. Der gleiche Vermerk ist erforderlich, wenn die Fahrkarte auf einen bestimmten Tag lautet, und der Reisende erst am folgenden Tage die Fahrt antreten will. Bei Benützung eines höher tarifirten Zuges ist die Fahrkarte gegen Erstattung des Preisunterschiedes umzutauschen. Bei Benutzung eines niedriger tarifirten Zuges ist der Preisunterschied zu erstatten

Eine Verlängerung der für Rückfahrkarten, Rundreisen und dergleichen festgesetzten Frist wird hierdurch nicht herbeigeführt.

Können Fahrkarten und die Umexpedirung von Gepäckstücken vorausbestellt werden?

Fahrkarten und Gepäckscheine können bei derjenigen Station, auf welcher eine neue Abfertigung erfolgen soll, telegraphisch vorausbestellt werden. Die Gebühr beträgt, wenn die Fassung der Depesche dem Stationsbeamten überlassen wird, 25 Pfennig.*

Wird eine neue Abfertigung mehrmals erforderlich, so können die Depeschen gegen Zahlung von je 25 Pfennig sämmtlich schon am Abgangsorte aufgegeben werden.

Liegt der Bahnhof, auf welchem die neue Abfertigung vorgenommen werden soll, von demjenigen, auf welchen die Fahrkarte des Reisenden lautet, räumlich getrennt, ohne daß der vom Reisenden benützte Zug überführt wird, so hat der Reisende die Ueberführung seines Gepäckes ebenso wie die seiner Person von einem Bahnhof zum andern auf eigene Kosten zu besorgen.

Für das Verbringen dieser vorausbestellten Karten und Gepäckscheine an den Zug, sowie für die Umladung des Gepäckes wird keine Gebühr erhoben. Die Vorausbestellung ist ausgeschlossen, wenn der Aufenthalt auf der Zwischenstation mindestens eine Stunde beträgt, oder wenn die Bestellung so spät erfolgt, daß deren Ausführung unmöglich ist.

---

* Die für Vorausbestellung von Fahrkarten und Gepäckscheinen erlegte Telegraphengebühr von 25 Pf. wird im Falle des Anschlußversäumnisses zurückvergütet.

Zusatzbestimmung a zu § 26 der B.-O.

In gleicher Weise und gegen die gleiche Gebühr können auch die zum Uebergang in eine höhere Wagenklasse bezw. einen theuereren Zug erforderlichen Zusatzkarten telegraphisch vorausbestellt werden. (Siehe auch § 5 der allgem. Abf.-Vorschr.)

Welche Bestimmungen bestehen über die Anweisung der Plätze?

Einzelne bestimmte Plätze werden nicht verkauft; eine Ausnahme ist nur für bestimmte Züge mit besonderen Einrichtungen und für besonders ausgestattete Wagen zulässig. Beim Einsteigen ist es dem Reisenden gestattet, für sich und mitreisende Angehörige je einen Platz zu belegen (§ 17, Abs. 1 der Verkehrsordnung.)*

Die Bediensteten sind berechtigt und auf Verlangen der Reisenden verpflichtet, denselben ihre Plätze anzuweisen

Die mit durchgehenden Fahrkarten ankommenden Reisenden haben den Vorzug vor neu hinzutretenden.

Allein reisende Frauen sollen auf Verlangen möglichst nur mit Frauen zusammen in eine Abtheilung gesetzt werden. In jedem Zuge muß mindestens je eine Frauenabtheilung für die Reisenden der zweiten und dritten Klasse vorhanden sein, soferne in dem Zuge wenigstens drei Abtheilungen der betreffenden Wagenklasse sich befinden. Auch in Zügen, in welchen sich Wagen mit geschlossener Abtheilung nicht befinden, ist thunlichst eine besondere Abtheilung für Frauen einzurichten

* Eine Berechtigung zur Belegung und bezw. Sicherung von Plätzen durch Verbringen des Handgepäcks in bestimmte Wagenabtheilungen vor erfolgter allgemeiner Aufforderung zum Einsteigen kann aus dem Absatz 2 des gleichen Paragraphen nicht abgeleitet werden und erscheint eine derartige Uebung, die nur zu leicht Gelegenheit zur mißbräuchlichen und willkürlichen Bevorzugung einzelner Reisenden bietet und die von anderen Nichtbevorzugten mit Recht als Zurücksetzung und Benachtheiligung empfunden werden muß, ebenso unzulässig als die widerrechtliche Besetzung der Wagenabtheilungen durch Begleiter von Reisenden. (G. D. E. Nr. 75118 v. 19. VII. 93.)

In der Conferenz der Referenten für den Betriebsdienst am 3. Februar 1893 (Ziffer 2 der Niederschrift) wurde bereits erörtert, daß die Verkehrsordnung vom 1. Januar 1893 in § 21 Abs. 1 und 2 eine genügende Handhabe biete, um dem Unfuge der mißbräuchlichen Besetzung von Plätzen in den Wagenabtheilungen durch Begleiter von Reisenden wirksam entgegen zu treten Wo es deshalb nothwendig erscheint, haben die k. Oberbahnämter im Sinne der erwähnten Besprechung Anordnung dahin zu treffen, daß dem für Eisenbahnverwaltung und Publikum gleich nachtheiligen Mißbrauch mit aller Energie entgegengetreten wird und vorkommenden Falls durch plötzliches Schließen der Coupéthüren und unmittelbar sich anschließende Fahrkartencontrolle vor Abgang des Zuges das Vorhandensein solcher fingirten Mitreisenden festgestellt und von Allen, welche ohne giltige Fahrkarten in den Wagen betroffen werden, unter Hinweis auf § 21 der Verkehrsordnung ein Mindestbetrag von 6 Mark eingehoben wird. (G. D. E. 95534 v. 2. VIII. 93.)

Was bestimmt die Verkehrsordnung hinsichtlich des Verhaltens während der Fahrt und über Beschädigung der Wagen?

Während der Fahrt darf sich niemand seitwärts aus dem Wagen beugen oder gegen die Thüre anlehnen. Auch ist der Aufenthalt auf den etwa an den Wagen befindlichen Plattformen nicht gestattet.

Die Fenster dürfen nur mit Zustimmung aller in derselben Abtheilung mitreisenden Personen auf beiden Seiten des Wagens gleichzeitig geöffnet sein. Im übrigen entscheidet, soweit die Reisenden sich über das Oeffnen und Schließen der Fenster nicht verständigen, der Schaffner. Es ist untersagt, Gegenstände, durch welche Personen oder Sachen beschädigt werden, aus dem Wagen zu werfen. (Auf Verlangen auch nur eines Reisenden sind bei kalter oder stürmischer Witterung alle Fenster geschlossen zu halten.) Für das Zertrümmern von Fensterscheiben werden, soweit nicht für Wagen besonderer Bauart höhere Sätze festgesetzt sind, für I. und II. Klasse 3 Mark, für III. Klasse 2 Mark für jedes Fenster erhoben. Für die Verunreinigung eines Wagens wird eine Mark erhoben. Für Beschädigungen anderer Art sind die Ersatzkosten auf Grund vorgenommener Abschätzung oder nach Maßgabe des von jeder Verwaltung festgestellten besonderen Tarifs zu leisten. Bei vorsätzlicher Beschädigung tritt außerdem gerichtliche Verfolgung ein.

Wie ist das Verfahren beim Anhalten von Personenzügen auf Zwischenstationen und beim Anhalten von Zügen auf freier Bahn?

Bei Ankunft auf einer Station ist der Name derselben, die Dauer des Aufenthaltes, sowie der etwa stattfindende Wagenwechsel auszurufen. Sobald der Zug still steht, haben die Bahnbediensteten nach der zum Aussteigen bestimmten Seite die Thüren derjenigen Wagen zu öffnen, in welchen Reisende mit Fahrkarten für diese Station sich befinden. Die Thüren der übrigen Wagen werden nur auf Verlangen geöffnet.

Wer auf Zwischenstationen seinen Platz verläßt, ohne ihn zu belegen, geht seines Anspruches auf diesen Platz verlustig.

Wird ausnahmsweise außerhalb einer Station längere Zeit angehalten, so ist den Reisenden das Aussteigen nur mit ausdrücklicher Bewilligung des Zugführers gestattet. Die Reisenden müssen sich dann sofort von dem Bahngeleise entfernen, auch auf das erste mit der Dampfpfeife oder auf andere Weise gegebene Zeichen ihre Plätze wieder einnehmen. Das Zeichen zur Weiter-

fahrt wird durch ein dreimaliges Ertönen der Dampfpfeife gegeben. Wer beim dritten Ertönen der Dampfpfeife noch nicht wieder eingestiegen ist, geht des Anspruches auf Mitreise verlustig.

(Auf kleineren Zwischenstationen, wo die Züge nur ganz kurzen Aufenthalt haben, ist den weiter reisenden Personen das Aussteigen nicht erlaubt.

Jeder Reisende hat selbst darauf zu achten, daß er in den richtigen Zug gelange, sowie daß er am Ziele seiner Reise und an Wagenwechselstationen den Wagen verlasse.)

Welche Bestimmungen bestehen über die Bestellung ganzer Wagenabtheilungen und welche Taxe ist für einzelne Coupés zu bezahlen.

Auf der Abgangsstation ist spätestens 30 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges die Bestellung ganzer Wagenabtheilungen gegen Bezahlung so vieler Fahrkarten der betreffenden Klasse, als die Wagenabtheilung Plätze enthält, zulässig. Der Bestellung ist unter Ausfertigung eines Scheines* stattzugeben, soweit die Zugsbelastung es erlaubt. Auf Zwischenstationen können ganze Abtheilungen nur dann beansprucht werden, wenn solche unbesetzt in dem ankommenden Zuge vorhanden sind.** In die Abtheilung dürfen nicht mehr Personen aufgenommen werden, als Fahrkarten bezahlt sind Zur äußeren Bez ichnung der gemietheten Abtheilung

* Im innern Verkehre der bayr. Staatseisenbahnen sind für eine Abtheilung I. Klasse 4, II. Klasse 6, III. Klasse 10, für eine halbe Abtheilung I. Klasse 3, II. Klasse 4 und III. Klasse 5 Fahrkarten zu lösen.

** Wenn sich der Besteller ein ganzes Coupé unter allen Umständen sichern will, so muß er dasselbe schon ab der Zugsausgangsstation reserviren lassen und in diesem Falle selbstverständlich auch von dieser Station aus die normirten Taxen bezahlen.

Will er sich hie:u nicht verstehen, so kann ihm von der Zwischenstation eine Zusage bezüglich des verlangten Coupés nur bedingt, d. h. nur unter dem Vorbehalte gemacht werden, daß ein leeres Coupé der betreffenden Klasse in dem Zuge ankommt.

Andererseits ist es aber nicht blos im Interesse des reisenden Publikums, sondern auch in dem der Bahnverwaltung gelegen, daß die Zwischenstation die nächstvorgelegene Hauptstation, bezw. Zugsausgangsstation von der erfolgten Bestellung eines ganzen Coupés 2c. telegraphisch verständigt und ersucht, ein solches frei zu halten, wenn dies ohne Beeinträchtigung oder Belästigung der den Zug oder den in Betracht kommenden direkten Wagen benützenden Reisenden geschehen kann. Eine solche Requisition ist, soweit angängig, zu respektiren und kann von der Zugsausgangsstation die Berücksichtigung derselben nicht davon abhängig gemacht werden, daß das Coupé ab der Ausgangsstation bezahlt wird, soferne die Reservirung des Coupés nach der Besetzung des Zuges und bezw. nach der Anzahl der den Durchgangswagen benützenden Reisenden ohne eine Beeinträchtigung der letzteren thunlich ist.

(G. D. E. Nr. 95725 v. 20. X. 90.)

dienen Plakate mit der Aufschrift „Vermiethet", mit welchen die bedeutenderen Stationen ausgerüstet sind. Von den Plakaten ist auf jeder Seite an dem nicht zum Oeffnen eingerichteten Fenster je ein Stück so anzubringen, daß die Aufschrift von außen gelesen werden kann. Das Anbringen der Plakate haben die Conducteure im Auftrage des Stationsvorstehers zu besorgen; auch sind diese Bediensteten gehalten, die Plakate auf der Station, auf welcher der Miether die Abtheilung verläßt, oder, wenn der betreffende Wagen auf eine fremde Bahn übergeht, auf der Uebergangsstation abzunehmen und an den Fahrdienstbeamten abzugeben. In allen Fällen hat der Conducteur von dem Uebergang der Wagen mit vermietheten Abtheilungen auf eine fremde Bahn dem Abfertigungsbeamten Meldung zu machen.

(Es empfiehlt sich, wenn die Conducteure derartige Coupés bis zur Benützung absperren.)

Darf in den Personenwagen geraucht werden?

In der ersten Wagenklasse darf nur mit Zustimmung aller in derselben Abtheilung mitreisenden Personen geraucht werden. Die Eisenbahn kann jedoch Abtheilungen I. Klasse für Raucher und Nichtraucher einstellen, welche als solche zu bezeichnen sind.

In den übrigen Wagenklassen ist das Rauchen gestattet. In jedem Personenzuge müssen jedoch Abtheilungen zweiter und, vorausgesetzt, daß die Beschaffenheit der Wagen es gestattet, auch dritter Klasse für Nichtraucher vorhanden sein.

In den Nichtraucher- und in den Frauenabtheilungen ist das Rauchen selbst mit Zustimmung der Mitreisenden nicht gestattet. Auch dürfen solche Abtheilungen nicht mit brennenden Cigarren oder Pfeifen betreten werden.

Brennende Tabakspfeifen müssen mit Deckel versehen sein.

Welche Bestimmungen bestehen über die Mitnahme von Hunden?

Hunde und andere Thiere dürfen in den Personenwagen nicht mitgeführt werden.

Ausgenommen sind kleine Hunde, welche auf dem Schooße getragen werden, soferne gegen deren Mitnahme von Seite der Reisenden derselben Abtheilung Einspruch nicht erhoben wird.

Die Mitnahme von größeren Hunden, insbesondere Jagdhunden, in die dritte Wagenklasse darf ausnahmsweise gestattet werden*,

* Die Mitnahme von Jagdhunden auch in Coupés I. oder II. Klasse unterliegt dann keinem Anstande, wenn sich Jagdgesellschaften gegen Lösung der reglementmäßigen Anzahl von Personenfahrkarten ein eigenes Coupé reserviren lassen. (G. D. E. 11807 v. 11. II. 94.)

wenn die Beförderung der Hunde mit den begleitenden Personen in gesonderten Abtheilungen erfolgt. Die Verpflichtung zur Zahlung der tarifmäßigen Gebühr für Beförderung von Hunden wird hiedurch nicht berührt.

Die Beförderung anderer von Reisenden mitgenommener Hunde erfolgt in abgesonderten Behältnissen. Soweit solche in den Personenzügen nicht vorhanden oder bereits besetzt sind, kann Mitnahme nicht verlangt werden. Bei Aufgabe des Hundes muß ein Beförderungsschein (Hundekarte) gelöst werden. Gegen Rückgabe dieses Scheines wird der Hund nach beendeter Fahrt verabfolgt. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Hunde, welche nach Ankunft auf der Bestimmungsstation nicht sofort abgeholt werden, zu verwahren. (§ 27 d. V.-O.)

Zusatzbestimmungen hiezu lauten:

a) Für Hunde, welche in den Personenwagen mitgeführt werden, ist auch dann eine Hundekarte zu lösen, wenn sie in Körben oder sonstigen Behältern untergebracht sind.

b) Ausnahmsweise kann Jägern auch gestattet werden, mit ihren Hunden in Gepäck oder Güterwagen Platz zu nehmen, wenn keinerlei Anstand bezüglich der darin verladenen Güter besteht und in Bezug auf persönliche Sicherheit der betreffenden Reisenden kein Bedenken obwaltet.

c) Gelangen Hunde in größerer Anzahl mit einem Begleiter zur Aufgabe, so werden sie in Frachtwagen gleichfalls gegen Lösung von Hundekarten befördert; es sind aber alsdann mindestens pro Kilometer 18 Pfennig für den Wagen zu entrichten.

d) Zur Bequemlichkeit der Reisenden, welche auf Rückfahrkarten fahren und Hunde mit sich führen, können, soweit gedruckte Karten für Hunde aufliegen und nicht besondere Hunderückfahrkarten bestehen, beim Antritt der Reise auf Wunsch für je einen Hund zwei einfache Hundekarten ausgegeben werden, von denen die eine durch handschriftlichen Vermerk „Giltig zur Rückfahrt“ zu der letzteren Giltigkeit erhält.

e) Für das Ein- und Ausladen der Hunde, sowie für die Ueberführung derselben bei Wagenwechsel hat der Begleiter selbst zu sorgen.

(Hunde in Kisten verpackt, können auch als Reisegepäck, Expreßgut oder Eilgut aufgegeben werden.)

Können auch Personen von der Fahrt ausgeschlossen werden?

Ja; § 20 der Verkehrsordnung sagt hierüber folgendes:

Personen, welche wegen einer sichtlichen Krankheit oder aus anderen Gründen die Mitreisenden voraussichtlich belästigen

würden, sind von der Mitfahrt auszuschließen, wenn nicht für sie eine besondere Abtheilung bezahlt wird und bereitgestellt werden kann. Wird die Mitfahrt nicht gestattet, so ist das etwa bezahlte Fahrgeld einschließlich der Gepäckfracht zurückzugeben. Wird erst unterwegs wahrgenommen, daß ein Reisender zu den vorbezeichneten Personen gehört, so erfolgt der Ausschluß auf der nächsten Station. Das Fahrgeld, sowie die Gepäckfracht sind für die nicht durchfahrene Strecke zu ersetzen.*

Wer die vorgeschriebene Ordnung nicht beobachtet, sich den Anordnungen der Bediensteten nicht fügt, oder den Anstand verletzt, wird ohne Anspruch auf den Ersatz des bezahlten Fahrgeldes von der Mitfahrt ausgeschlossen Namentlich dürfen trunkene Personen zur Mitfahrt und zum Aufenthalte in den Warteräumen nicht zugelassen werden und sind, falls die Zulassung dennoch stattgefunden hat, auszuweisen.

Erfolgt die Ausweisung unterwegs oder werden die betreffenden Personen zurückgewiesen, nachdem sie ihr Gepäck bereits zur Abfertigung übergeben haben, so haben sie keinen Anspruch darauf, daß ihnen dasselbe anderswo, als auf der Station, wohin es abgefertigt worden, wieder verabfolgt wird.

Unter welchen Bedingungen können besondere Personen-, Kranken und Gepäckwagen gemiethet werden?

1. Die Einstellung von Salon oder sonstigen Personenwagen, sowie von Gepäck- und Krankenwagen, ohne Rücksicht darauf, ob dieselben Eigenthum der Reisenden oder der Bahnverwaltung sind, kann mit Genehmigung derjenigen Verwaltung, von deren Station der Wagen eingestellt wird, gestattet werden
2. Eine direkte Abfertigung findet nur insoweit statt, als eine direkte Personen- und Gepäckabfertigung eingerichtet ist.
3. Für die Benützung der eingestellten Salon- oder Personenwagen sind Fahrkarten I. Klasse der betreffenden Zugsgattung für diejenigen Personen, welche den Wagen benutzen, mindestens jedoch für zwölf Personen für jeden eingestellten Wagen zu lösen. (Siehe jedoch Ziffer 7.) Hiebei sind Einzelreise-Fahrkarten I Klasse zu verstehen; jedoch bleibt es jeder Verwaltung überlassen, in ihrem Binnenverkehr, sowie nach vorgängiger Vereinbarung mit anderen Ver-

* Kaminkehrer im Arbeitsgewande haben keinen Anspruch auf einen Platz in einem Personenwagen und ist denselben nöthigenfalls ein Platz im Dienstwagen anzuweisen. (Ausschr. d. O. B. A. München 15451 v. 23. II. 94)

waltungen auch in direkten Verkehren günstigere Beförderungsbedingungen Platz greifen zu lassen.*

4. Werden auf den ausdrücklichen Wunsch des Bestellers besonders bezeichnete Wagen gestellt, so sind die Beförderungskosten derselben auf Strecken, welche diese Wagen unbesetzt durchfahren, für die Hin- und bezw. Rückfahrt mit 7 Pfg. für die Achse und das Tarifkilometer zu erstatten. Werden die Wagen auf einem anderen Wege als auf dem Hinwege nach der Heimathsstation zurückgeführt, so dürfen dem Besteller gleichwohl keine höheren Kosten für den Leerlauf berechnet werden, als wenn der Wagen auf dem ursprünglichen Hinwege zurückgeführt würde. Im Uebrigen bleibt vorbehalten, mit dem Besteller die weiteren Bedingungen zu vereinbaren, unter welchen die gewünschten Wagen überlassen werden.

   Der bezeichnete Vergütungssatz wird ohne Rücksicht darauf erhoben, ob der Wagen einer Eisenbahnverwaltung oder dem Besteller gehört und wird in dem letzteren Falle auch dann, und zwar für die Hin- und Rückfahrt angerechnet, wenn etwa der Wagen auf besonderes Verlangen vor oder nach der Verwendung behufs Instandsetzung nach einer Werkstätte gesandt werden muß.

   Für bayerische Staatseisenbahnwagen, welche im bayerischen Lokalverkehr zur Verfügung gestellt werden, findet eine Erhebung dieser Gebühr nicht statt.

5. Freigewicht wird nach den Bestimmungen über die Abfertigung des Reisegepäcks berechnet.

   Werden auf Verlangen zur Beförderung des Gepäcks besondere Wagen eingestellt, so ist für diese ein Fahrgeld von 0,4 Mk. für die Achse und das Tarifkilometer zu entrichten.

6. Für die Benützung besonders eingerichteter Krankenwagen gelten die vorstehenden Bestimmungen für Salon- und Personenwagen.

7. Bei Einstellung von Gepäck- oder Güterwagen, sowie von Personenwagen vierter und dritter Klasse (insofern aus letzteren die Sitze herausgenommen worden sind). Für die Beförderung von Kranken sind 6 Fahrkarten I. Klasse der betreffenden Zugsgattung zu lösen.

---

* Im Binnenverkehr der bayerischen Staatseisenbahnen werden bei Benützung von Salonwagen u. s. w. nicht nur „Einzelreisefahrkarten“, sondern auch Rückfahr- und Rundreisekarten, sowie sonstige Fahrkarten, die zur Benützung der ersten Klasse berechtigen, zugelassen. Tarifanzeiger Nr. 6, 1894.

Zwei Begleiter werden in dem Krankenwagen frei befördert; weitere in demselben Wagen mitreisende Begleiter haben je eine Fahrkarte III. Klasse zu lösen.

Alle zur Bequemlichkeit und Nothdurft des Erkrankten während der Reise nöthigen Gegenstände, welche jedoch immer von dem Reisenden selbst beigestellt werden müssen, können in dem Wagen ohne weitere Gebühren-Entrichtung Platz finden. Für das weiter mitzunehmende Reisegepäck gelten die Bestimmungen über die Beförderung und Tarifirung von Reisegepäck.

8. Wenn der Salon- oder Personenwagen, der Kranken- oder Gepäckwagen über eine Verbindungsbahn befördert werden soll, welche der Zug, in den dieselben eingestellt sind, nicht befährt, so kommen neben den vorstehenden tarifmäßigen Gebühren noch die für die zu befahrende Verbindungsbahn zu entrichtenden Ueberfuhrgebühren zur Erhebung.

9. Auf je einen der nach Maßgabe der Nr. 1 gestellten Wagen wird ein Begleiter (Wagenmeister) auf Grund eines von der vorgesetzten Dienstesstelle (Stationsvorstand oder eine diesem übergeordnete Dienstesstelle) der den Wagen einstellenden Verwaltung auszufertigenden Ausweises auf den Benutzungs- und Leerfahrten des Wagens in demselben frei befördert.

Ist die k. bayerische Staatseisenbahn im Besitze besonders eingerichteter Krankenwagen?

Ja! Zur Beförderung kranker Personen wurde ein besonders eingerichteter Salon- und Krankenwagen beschafft, welcher nach Belieben mit einem oder zwei gleichzeitig als Tragbahren verwendbaren, durch die an der Längenseite des Wagens befindlichen Flügelthüren zu verladenden Ruhebetten ausgerüstet werden kann.

Außer dem für die Kranken bestimmten Raume enthält dieser Wagen noch eine größere Abtheilung für die Begleitung und eine kleinere für die Dienerschaft der zu befördernden Kranken und ist derselbe nicht allein mit Haag'scher Dampfheizung versehen, sondern auch durch Ofenheizung erwärmbar.

In dem Wagen selbst ist ein genaues Verzeichniß der Inventargegenstände angeheftet

Dieser in München hinterstellte Wagen kann gegen Erlag der durch Zusatzbestimmung B3 und 6 zu § 10 der Verkehrsordnung festgesetzten Gebühren zum Krankentransport benützt werden.

Diese betragen die Taxe für 12 Fahrkarten I. Klasse der benützten Zugsgattung, wenn nicht mehr Personen im Krankenwagen Platz nehmen.

Derselbe ist im Bedarfsfalle unmittelbar, wenn nöthig durch Diensttelegramm, von dem Bahnamte München Centralbahnhof zu requiriren, wobei gleichzeitig anzugeben ist, ob ein oder zwei Ruhebetten zum Krankentransport erforderlich sind.

Nach Benützung ist der Krankenwagen stets sofort nach München Centralbahnhof zurückzuleiten. (V. O. Bl. 116/1876.)

Unter welchen Voraussetzungen werden Sonderzüge gewährt?

1. Sonderzüge werden nur nach dem Ermessen der Bahnverwaltung gewährt.

   Die Bestellung von Sonderzügen muß in der Regel 24 Stunden vorher schriftlich unter Angabe der Zahl und Gattung der erforderlichen Wagen gemacht werden.

2. Für Sonderzüge sind für das Tarifkilometer zu vergüten:
   a) Für die Lokomotive 1.20 Mk.*
   b) Für jede Achse eines auf Verlangen gestellten Personenwagens 0.40 Mk.**
   c) Für jede Achse eines auf Verlangen oder auch nach den bahnpolizeilichen Bestimmungen zufolge gestellten anderen Wagens . . . . . ., 0.20 Mk., mindestens werden jedoch 4 Mk. für das Tarifkilometer und 100 Mk. im Ganzen erhoben.

   (Bezüglich des Mindestbetrages von 100 Mk. werden bei Sonderzügen, bei denen Hin- und Rückfahrt innerhalb 24 Stunden erfolgt, beide Fahrten als eine Fahrt gerechnet.)

   Die Gebühr unter a kann für diejenigen Strecken, auf welchen mit Rücksicht auf die Belastungs- und Steigungsverhältnisse mehr als eine Lokomotive verwendet werden muß, für jede Lokomotive zur Berechnung gezogen werden.

   Werden auf den ausdrücklichen Wunsch des Bestellers besonders bezeichnete Wagen gestellt, so sind die Beförderungskosten der Wagen auf Strecken, welche der Sonderzug nicht befährt, sowohl für die Hin- als auch für die Rückbeförderung mit 7 Pfg. für die Achse und das Tarifkilometer zu erstatten.

   Werden die Wagen auf einem anderen Wege als auf dem Hinwege nach der Heimathsstation zurückgeführt, so dürfen dem Besteller gleichwohl keine höheren Kosten für den

---

* Der seither übliche Nachlaß der Lokomotivgebühr für Sonderzüge von Kunstreitergesellschaften kann nicht mehr gewährt werden.
G. D. E. 87941 v. 11. VIII. 93.

** Für die in Sonderzügen Allerhöchster Herrschaften laufenden Küchen- und Speisewagen werden für die Achse und das Kilometer 20 Pfg. berechnet.
G. D. E. E. 41304 v. 16. IV. 94.

Leerlauf berechnet werden, als wenn die Wagen auf dem ursprünglichen Hinwege zurückgeführt würden. Im Uebrigen bleibt vorbehalten, mit dem Besteller die weiteren Bedingungen zu vereinbaren, unter welchen die gewünschten Wagen überlassen werden.

Der bezeichnete Vergütungssatz wird ohne Rücksicht darauf erhoben, ob der Wagen einer Eisenbahn-Verwaltung oder dem Besteller gehört, und wird im letzteren Falle auch dann, und zwar für die Hin- und Rückfahrt, angerechnet, wenn etwa der Wagen auf besonderes Verlangen vor oder nach der Verwendung behufs Instandsetzung nach einer Werkstätte gesendet werden muß.

Für bayerische Staatseisenbahnwagen, die im Lokalverkehre zur Verfügung gestellt werden, findet eine Erhebung dieser Gebühr nicht statt.

4. Für die Beförderung der Lokomotive und der Wagen nach der Ausgangsstation des Sonderzuges sowie für deren Rückbeförderung von der Endstation des Sonderzuges nach dem Stationirungsorte wird, unbeschadet der Bestimmung unter 3, nichts berechnet.
5. Werden Sonderzüge für die Nachtzeit auf Bahnstrecken bewilligt, auf welchen ein regelmäßiger Nachtdienst nicht eingerichtet ist und deßhalb eine Bewachung der Bahn gewöhnlich nicht stattfindet, so sind neben den tarifmäßigen Gebühren die Kosten für Bewachung der Bahn außerhalb der gewöhnlichen Dienstzeit mit 2 Mk. für das Tarifkilometer besonders zu vergüten.
6. Neben den vorstehenden tarifmäßigen Gebühren kommen noch die für etwa zu befahrende Verbindungsbahnen bestehende Ueberfuhrgebühren zur Erhebung.
7. Der Beförderungspreis für den Sonderzug ist auf der Abgangsstation voraus zu bezahlen.
8. Im Falle der Abbestellung eines Sonderzuges sind der Bahnverwaltung die durch die Vorbereitungen u. s. w. erwachsenen Kosten zu erstatten

   Auf Militärzüge, sowie auf Vergnügungs- oder Sonderzüge größerer Gesellschaften finden diese Bestimmungen keine Anwendung.

Sonderzüge für Gesellschaften und Vereine werden gegen Bezahlung der Lokomotivgebühr von 1 M. 20 Pf. für das Kilometer* und gegen Lösung von Personenzugskarten für jeden

* Eine Ausnahme ist nach G. D. E. vom 31. Mai 1884 Nr. 40086 nur zuläſſig, wenn die Beförderung solcher Gesellschaften und Vereine mit Sonderzügen im Interesse der Bahnverwaltung liegt, d. h., wenn bei Benützung fahrplanmäßiger Züge eine Ueberlastung dieser und hiedurch eine

einzelnen Theilnehmer befördert, jedoch muß auch hier durch die Lokomotivgebühr und den Erlös aus sämmtlichen Fahrkarten der Mindestbetrag von 4 Mark für das Kilometer und von 100 Mark im Ganzen erreicht werden. — Werden Rückfahrkarten gelöst, so wird die Hälfte des Hin- und Rückfahrpreises als für den Sonderzug bezahlt betrachtet. Wird für die Hin- und Rückfahrt ein Sonderzug bestellt, so wird sowohl die Hin- als die Rückfahrt als eigener Sonderzug behandelt. Die Preise für Sonderzüge sind stets voraus zu bezahlen. Für den Fall der zeitweiligen Hinterstellung fremder Wagen in einem gedeckten Schupfen wird für den Tag und Wagen eine Gebühr von 2 Mark erhoben; bei Hinterstellung im Freien ermäßigt sich diese Gebühr für den Tag und Wagen auf 1 Mark. Außerdem sind, wenn von Seite der Wageneigenthümerin nicht darauf verzichtet wird, eine Zeitmiethe von 2 Mark und eine Verzögerungsgebühr von 4 Mark für den Wagen und Tag zu erheben. Für achträderige Personenwagen betragen diese Gebühren 3 bezw. 6 Mark.

Praktischer Fall.

Ein Münchner Gesangverein bestellt einen Sonderzug von Tutzing nach München. Die Theilnehmer sind im Besitze von 12 Fahrkarten II. Klasse und 89 Fahrkarten III. Klasse von München Ctrlb. nach Starnberg und zurück. Die Rückfahrt von Tutzing mit dem Sonderzuge findet zur Nachtzeit außer den gewöhnlichen Dienststunden statt. Die Entfernung von München Ctrl. nach Starnberg beträgt 28 km, von Starnberg nach Tutzing 11 km und ist der Preis einer einfachen Fahrkarte I. Kl. = 8 Pfennig pro km; II. Kl. = 5,3 Pfg. pro km; III. Kl. = 3,4 Pfennig pro km. Welche Gebühren sind für den Sonderzug zu erheben und auf welche Weise sind dieselben zu verrechnen?

Wie bereits aus den vorhergehenden Ausführungen zu entnehmen ist, werden Sonderzüge für Gesellschaften und Vereine gegen

---

Störung der Fahrordnung zu befürchten wäre. Da dies theils durch die Beschaffenheit der Strecke, theils durch die Frequenz der in Frage stehenden Züge bedingt ist, kann hiefür eine allgemeine Norm nicht gegeben werden. Es ist daran festzuhalten, daß durch den Nachlaß der Lokomotivgebühr keine Begünstigung gewährt, sondern nur die Unbilligkeit ferne gehalten werden soll, eine besondere Gebühr für einen Sonderzug zu erhalten, der ohnehin im Interesse der Bahnverwaltung hätte eingelegt werden müssen. Bei bestellten Sonderzügen wird daher die Erlassung der Lokomotivgebühr selten in Frage kommen.

Mit G. D. E. Nr. 36938 v. 15. V. 85 wurde darauf aufmerksam gemacht, daß in dieser Hinsicht Strecken mit großem Vergnügungsverkehr, auf denen regelmäßig zahlreiche ohnehin zur Bewältigung eines Massenverkehres bestimmte Personenzüge laufen, ausgeschlossen sind, da es nicht im Interesse der Verwaltung liegt, hier außerdem noch Sonderzüge einzulegen. (Mit G. D. E. 85695 v. 18. VIII. 93 in Erinnerung gebracht.) Sonderzüge mit ermäßigten Preisen siehe G. D. E. 93905 v. 26. IV. 93 — Seite 117 — u. § 768 der F. D. J.

Bezahlung der Lokomotivgebühr und gegen Lösung von Personenzugskarten für jeden einzelnen Theilnehmer befördert; jedoch muß auch hier durch die Lokomotivgebühr und den Erlös aus sämmtlichen Fahrkarten der Mindestbetrag von 4 Mark für das Kilometer und von 100 M. im Ganzen erreicht werden. Werden Rückfahrtskarten gelöst, so wird die Hälfte des Hin- und Rückfahrtspreises als für den Sonderzug bezahlt betrachtet.

Demnach haben wir im vorliegenden Falle mit nachstehenden Ziffern zu rechnen:

1. Lokomotivgebühr;
2. Fahrkarten;
3. Bahnbewachungsgebühr.

Die Rechnung gestaltet sich nun folgendermaßen:

Die Fahrkarten im Besitze der Theilnehmer betragen:

a) 12 II. Kl. ret. 28 . 8,0 = Sa. a 27.60 M., hievon kommt für den Sonderzug in Berechnung die Hälfte 13,80 M.

2,24
aufgerund. 2,30 . 12
27,60 M.

b) 89 III. Kl. ret. 28 . 5,3 = Sa. b 133,50 M. Für den Sonderzug kommt in Berechnung, gleich a, die Hälfte 66,75 M.

424
106
1,484
aufgerund 1.50 . 89
1350
1200
133,50 M.

c) Die Fahrkarten Tutzing-Starnberg, welche die Theilnehmer noch zu lösen haben, betragen:

12 II. Kl. 11 . 5 3 = Sa. c . . . . 7,20 M.

58,3
aufgerund. 60 Pfg. 12
7,20 M.

d) 89 III Kl. 11 . 3,4 = Sa. d . . . . 35,60 M.

37,4
aufgerund. 40 Pfg 89
35,60 M.

e) Die Lokomotivgebühr beträgt:
28 km + 11 km = 39 km
39 . 1,20 = Sa. e . . . . 46.80 M.

46,80 M.

f) Die Bahnbewachungsgebühr beträgt:
39 km à 2 M. = Sa. f . . . . 78,— M.
Die Gesammtsumme der Sonderzugstaxe beträgt also:

Summa a =	13,80	M.
„ b =	66,75	„
„ c =	7,20	„
„ d =	35,60	„
„ e =	46,80	„
„ f =	78,—	„
Sa. tot.	248,15	M.

Als bezahlt wird den Theilnehmern gutgeschrieben die Hälfte der Rückfahrkarte München-Starnberg
Sa. a und b = 80,55 M.

167,60 M.

Da sich die Theilnehmer weiter noch Fahrkarten Tutzing—Starnberg gelöst haben, geht ab Sa. c und d = 42,80 M.

bleibt 124,80 M. zahlbarer Rest.

Der Betrag für die gelösten Fahrkarten, welcher bei Berechnung unter Sa. a, b, c und d erscheint, wird in dem Fahrkartenregister verrechnet, während der Restbetrag von 124 M. 80 Pfg von der Gesellschaft baar zu zahlen und von der Expedition Tutzing an die Oberbahnamtskasse einzusenden ist*, welche den Betrag in der Consignation über den Gesammtenfall an Eisenbahntransporteinnahmen des laufenden Monats unter den Einnahmen für die Beförderung von Sonderzügen cap. I § 5 Titl. 1 zu verrechnen hat.

Anmerkung: Die Expedition Tutzing hat über den Sonderzug einen Abfertigungsschein in drei Abschnitten auszustellen. Abschnitt II ist dem Oberconducteur als Beförderungsschein zu übergeben. Der Abschnitt III wird dem Besteller bei Entrichtung der Beförderungsgebühr ausgehändigt, ist aber auf der Zielstation wieder einzuziehen. Wünscht der Besteller deßhalb eine besondere Quittung über die gezahlten Gebühren, so ist ihm diese zu ertheilen. Auf der Ankunftsstation München hat der Oberconducteur Karte und Schein abzuliefern. Der Stamm des Abfertigungsscheines ist von der Abgangsstation, die Karte und der Schein von der Empfangsstation sofort ohne Begleitbericht an die Verkehrscontrole einzusenden. Ferner hat die Abgangs-

* D. B. 90/1891 u. § 9 der allgem. Abf.-Vorschr.

station dem Oberbahnamte eine Abschrift des Stammes, sowie den eingehobenen Geldbetrag in Vorlage zu bringen. Außerdem hat Tutzing dem Stamme des Abfertigungsscheines ein Verzeichniß der abgesetzten, im Fahrkartenregister zu verrechnenden Fahrkarten, der Abschrift des Stammes eine Abschrift dieses Verzeichnisses beizulegen. (Siehe § 9 der allgem. Abf.-Vorschr.)

Werden auch Sonderzüge mit ermäßigten Preisen zugelassen?

Ja! Nachstehend folgt eine mit G. D. E. Nr. 93905 vom 26. April 1893 bekannt gegebene Zusammenstellung der dermalen giltigen Bestimmungen über die Stellung von Sonderzügen mit ermäßigten Fahrpreisen. Alle früheren Entschließungen werden hiedurch aufgehoben.

1. Sonderzüge mit ermäßigten Fahrpreisen werden nur dann gestellt, wenn
   a) eine Theilnehmerzahl von mindestens 300 Personen III. oder 200 Personen II. Klasse verbürgt und für diese Anzahl von Personen Bezahlung geleistet wird,
   b) die Entfernung von der Ausgangsstation des Sonderzuges bis zur Zielstation auf den bayerischen Staatseisenbahnen mindestens 75 km beträgt.
2. Die Ermäßigung kann auch gewährt werden, wenn
   a) die Theilnehmerzahl die vorstehend als Bedingung gesetzte Mindestzahl von 300 oder 200 Personen nicht erreicht, jedoch für 300 Personen III. oder 200 Personen II. Klasse Bezahlung geleistet wird, wenn
   b) die Entfernung von der Ausgangsstation bis zur Zielstation des Sonderzuges geringer als 75 km ist, jedoch die Fahrpreise für 75 km bezahlt werden.
3. Die zulässige Ermäßigung beträgt,
   a) wenn die Reise nur in einer Richtung von der Ausgangsstation bis zur Zielstation des Sonderzuges ausgeführt wird, ein Viertel des Einzelnfahrpreises,
   b) wenn die Reise in beiden Richtungen von der Ausgangsstation bis zur Zielstation des Sonderzuges und zurück ausgeführt wird, die Hälfte des Einzelnfahrpreises sowohl für die Hin-, wie für die Rückfahrt.

   Sonach werden im ersten Falle drei Viertel des Preises für eine einfache Fahrt von der Ausgangs- nach der Zielstation erhoben, im zweiten Falle wird der volle Preis für eine einfache Fahrt von der Ausgangs- nach der Zielstation berechnet, wogegen für die Rückfahrt eine Preisberechnung wegfällt.

4. Bei Sonderzügen für mindestens 300 Personen III. Klasse oder Bezahlung für diese Zahl werden der Berechnung der ermäßigten Fahrpreise die einfachen Fahrpreise für Personenzug, bei Sonderzügen für mindestens 200 Personen II. Klasse oder Bezahlung für diese Zahl werden die einfachen Fahrpreise für alle Züge (Schnellzug) zu Grunde gelegt.

   Nehmen an Sonderzügen für 300 Personen III. Klasse auch Reisende I. und II., an solchen für 200 Personen II. Klasse Reisende I. Klasse theil, so werden die ermäßigten Fahrpreise für diese Personen nach den einfachen Fahrpreisen der benützten Wagenklasse und zwar im ersten Falle für Personenzug, im zweiten Falle für alle Züge berechnet.

5. Die Bedingung einer Mindestzahl oder der Bezahlung für eine Mindestzahl von 300 oder 200 Personen gilt hiebei dann als erfüllt, wenn die Gesammteinnahme aus dem Verkaufe der Sonderzugskarten verschiedener Klassen den Betrag für 300 Sonderzugskarten III. oder 200 Sonderzugskarten II. Klasse erreicht.

6. Für Sonderzugskarten zur Hin- und Rückfahrt wird, soferne der Sonderzug nur auf bayerischen Staatseisenbahnstrecken verkehrt, die Giltigkeitsdauer auf 14 Tage, wenn er die Grenzen der bayerischen Staatseisenbahnen überschreitet und die fremden Verwaltungen gleichfalls eine längere Giltigkeit zugestehen, auf vier Wochen festgesetzt.

7. Ein Sonderzug für die Rückfahrt wird nur dann gestellt, wenn auch hiefür eine Theilnehmerzahl von 300 Personen III. Klasse oder 200 Personen II. Klasse zugesichert ist.

   Die Bestimmung unter 5 findet auch hiefür Anwendung.

   In allen anderen Fällen findet die Rückfahrt innerhalb der Giltigkeitsdauer einzeln mit fahrplanmäßigen Zügen statt. Insoweit nach Bestimmung 4 dem Preise der Sonderzugskarten der Schnellzugspreis zu Grunde gelegt ist, können auf der Rückfahrt Schnellzüge ohne Nachbezahlung benützt werden.

   Mit Sonderzugskarten, deren Preis nach den Personenzugspreisen berechnet ist, kann die Benützung von Schnellzügen zur Rückfahrt nur gegen Nachlösung der in den besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung § 14b vorgeschriebenen Ergänzungs- und Zusatzkarten gestattet werden.

8. Sollen die Sonderzugskarten zur Rückfahrt über eine längere als die zur Hinfahrt benützte Strecke berechtigen, so wird für die Mehrentfernung das volle Fahrgeld für einfache Fahrt berechnet und dem Preise der Sonderzugskarten zugeschlagen.

9. Bei Sonderzügen von Unternehmern ist der Zugang von Reisenden auf Unterwegsstationen nur ausnahmsweise für nahe an der Ausgangsstation des Zuges gelegene Stationen zulässig. Bei Sonderzügen von Gesellschaften und Vereinen gelegentlich größerer Feste und Versammlungen kann der Zugang von Theilnehmern auf Zwischenstationen ohne diese Beschränkung gestattet werden.

   Bedingung ist jedoch in beiden Fällen, daß diese Zugangstationen mindestens 75 km von der Zielstation des Zuges, bei Sonderzügen nach auswärtigen Stationen mindestens 75 km von der bayerischen Grenzstation entfernt sind, daß ferner die nach Bestimmung 1 verlangte Mindestzahl schon von der Ausgangsstation des Zuges aus erreicht ist.

10. Die Ausgabe von Sonderzugskarten nach Unterwegstationen ist unstatthaft. Sämmtliche Sonderzugskarten müssen bis zur Zielstation des Zuges oder, falls der Zug die Grenzen der bayerischen Staatseisenbahnen überschreitet, mindestens bis zur bayerischen Uebergangsstation lauten.

11. Für die Fahrtunterbrechung bei der Einzelnrückfahrt gelten die Bestimmungen der Verkehrsordnung § 25 und die hiezu erlassenen bayerischen Sonderbestimmungen.

12. Für Sonderzüge werden in der Regel besondere Fahrkarten mit dem Aufdrucke „Sonderzug“ ausgegeben, wobei es statthaft ist, den Namen des Unternehmers oder des bestellenden Vereines beizusetzen. Es können jedoch auch — bei Sonderzügen mit gemeinsamer oder Einzeln-Rückfahrt, einfache Fahrkarten durch Aufkleben eines Zettels auf der Rückseite als Sonderzugskarten bezeichnet werden. Diese Zettel müssen die Bestimmungen über die Rückfahrt enthalten. Letzteres Verfahren empfiehlt sich namentlich für den Zugang an Zwischenstationen, soweit ein solcher nach Bestimmung 9 zulässig ist.

13. Wenn von Unternehmern von Sonderzügen ein Zuschlag zu den Fahrpreisen erhoben werden will, ist von Aufdruck des Preises auf die Sonderzugskarten abzusehen.

   In diesem Falle ist jedoch der Verkauf an die Theilnehmer an den Fahrkartenschaltern ausgeschlossen. Die Fahrkarten werden dann nur durch Vermittlung des Unternehmers an die Theilnehmer abgegeben.

   Bei Sonderzügen von Gesellschaften unterliegt es keinem Bedenken, auf deren Antrag zur Kostendeckung einen Preiszuschlag in die Sonderzugspreise einrechnen und mit diesen durch die Ausgabestellen einheben zu lassen.

14. Sonderzugskarten und Beklebezettel nach Bestimmung 12 sind unter genauer Angabe des Vordruckes bei dem Regie- und Billetenbureau zu bestellen.
15. Für Reisegepäck der Theilnehmer an Sonderzügen wird keine Ermäßigung gewährt.
16. Die Anmeldung von Sonderzügen mit ermäßigten Fahrpreisen hat in der Regel mindestens acht Tage vor dem Tage der beabsichtigten Abfertigung, bei Betheiligung fremder Verwaltungen so rechtzeitig zu geschehen, daß die erforderlichen Verhandlungen gepflogen werden können.
17. Inwieweit bei der Anmeldung eine Sicherstellung behufs Deckung der Druckkosten der Fahrkarten bei Nichtzustandekommen des Zuges zu verlangen ist, bleibt dem Ermessen der Oberbahnämter überlassen; ebenso, ob der Betrag für die Mindestzahl von Theilnehmern zur Sicherheit vorher erlegt werden muß.

    Als Regel gilt, daß mindestens 2 mal 24 Stunden vor Abgang des Zuges die Mindestzahl von Fahrkarten gelöst oder deren Lösung sichergestellt sein muß. Wenn der Verkauf der Fahrkarten durch den Unternehmer geschieht, sind die Karten an diesen nur gegen Baarzahlung oder gegen Bürgschaft im entsprechenden Betrage abzugeben.
18. Dem Veranstalter eines Sonderzuges wird für seine Person eine Freikarte II. Klasse, soferne Wagen dieser Klasse im Zuge sind, sonst III. Klasse ausgestellt, die bezüglich der Strecke und Giltigkeit den Sonderzugskarten entspricht. Für je weitere volle 100 Theilnehmer über die Mindestzahl wird je eine weitere Freikarte gewährt. Mehr als 5 Freikarten können nicht zugestanden werden.
19. Für Sonderzüge, die bei größeren Festen oder bei sonstigen Anlässen, aus denen ein größerer Personenandrang zu erwarten steht, von der Eisenbahnverwaltung aus Betriebsrücksichten eingelegt werden, haben vorstehende Bestimmungen keine Giltigkeit. Für solche Züge sind Fahrkarten wie zu fahrplanmäßigen Zügen abzugeben.
20. An den Pfingstfeiertagen und dem vorhergehenden Samstag, sowie an Sonn- und Feiertagen ist die Stellung von Sonderzügen mit ermäßigten Fahrpreisen ausgeschlossen. An sonstigen Samstagen und den Festtagen vorausgehenden Tagen ist die Stellung solcher Sonderzüge nur dann zulässig, wenn die erforderlichen Wagen gestellt werden und für den Sonn- oder Festtagsverkehr wieder rechtzeitig zur Verfügung stehen können.

21. Gesuche um Einlegung von Sonderzügen, für welche weitergehende als die vorstehend festgesetzten Begünstigungen nicht beansprucht werden und welche nur das Gebiet der k. bayer. Staatseisenbahnen berühren, sind von den Oberbahnämtern in eigener Zuständigkeit zu erledigen.

Dies kann mit Zustimmung der betreffenden Verwaltungen auch auf den Verkehr mit Nachbarbahnen ausgedehnt werden.

Ein Abzug der Sonderzugsfahrordnung ist, sobald sie feststeht, an das Fahrdienstbureau der Generaldirektion einzusenden.

22. Begünstigungen, die über die in vorstehenden Bestimmungen enthaltenen hinausgehen, sind nur mit Genehmigung der Generaldirektion zulässig.

Zur Gewährung von Ermäßigungen für Sonderzüge für politische und religiöse Vereine und Versammlungen, wozu jedoch Pilgerzüge nicht zu rechnen sind, ist die Generaldirektion nicht ermächtigt.

Welche Bestimmungen bestehen über die Benützung der Schlafwagen zwischen München—Berlin und München—Köln?

Für die Benützung der auf der Strecke München—Regensburg—Marktredwitz—Hof—Leipzig—Berlin und zurück (Zug 137 und 132), dann auf der Strecke München—Treuchtlingen—Würzburg—Aschaffenburg—Mainz—Köln und zurück (Zug 11 und 10) verkehrenden Schlafwagen gelten die nachstehend aufgeführten Bestimmungen.

Die Preise der Schlafwagenkarten betragen:

	I. Klasse	II. Klasse
1. Gesammtstrecke München—Berlin .	12,00 Mk.	9,50 Mk.
Theilstrecke Marktredwitz—Berlin .	8,50 „	6,50 „
2. Strecke München—Köln . . .	10,00 „	8,00 „

ohne Unterschied, ob dieselbe ganz oder nur theilweise befahren wird.

Die Abgabe der Schlafwagenkarten an die Reisenden erfolgt
a) durch Vorverkauf,
b) 1 Stunde vor Abgang der Züge 137 und 11 durch den am Bahnhofe anwesenden Schlafwagenwärter,
c) auf Zwischenstationen ebenfalls durch den Schlafwagenwärter.

Der Vorverkauf findet in München statt: für die Strecke München—Berlin bei der kgl. Fahrkartenausgabe III München C.=B. (Richtung Regensburg),

für die Strecke München—Köln bei der kgl. Fahrkartenaus- ausgabe III München C.=B. (Richtung Ingolstadt), sowie für beide Strecken bei der Fahrkartenausgabe im Reisebureau von Schenker & Cie.

Telegraphische Vorausbestellungen von Schlafwagenplätzen sind ausschließlich an die Fahrkartenausgabe III München C.=B. und zwar für München — Berlin „Richtung Regensburg“, für München—Köln „Richtung Ingolstadt“ zu richten. Die Station Marktredwitz nimmt solche Bestellungen für die Theilstrecke Marktredwitz—Berlin nicht entgegen, vielmehr können Reisende dortselbst ebenso wie auf anderen Unterwegsstationen nur dann Aufnahme finden, wenn noch Platz vorhanden ist oder wenn die Plätze ab München bestellt und bezahlt sind. Jede Station hat Vorausbestellungen ab München anzunehmen. Bei Annahme derselben sind gegen Bescheinigung zu erheben:

1. eine Vormerkungsgebühr von 50 Pfg. für jeden Platz,
2. eine Telegraphengebühr von 50 Pfg.,
3 der Preis der bestellten Plätze.

Die Bestellung ist sofort telegraphisch an die jeweils in Frage kommende Fahrkartenausgabe zu richten, welche telegraphisch zurückmeldet, ob die Bestellung vollzogen werden kann oder nicht. Diese Antwort ist zu beglaubigen und dem Besteller als Beleg einzuhändigen. Falls die Ausführung der Bestellung laut Telegramm von München nicht möglich ist, so ist der eingezahlte Betrag nach Abzug der Telegraphengebühr dem Besteller zurückzuvergüten. Die eingehobenen Beträge, einschließlich der Vormerkungsgebühr, jedoch ausschließlich der Telegraphengebühr, werden von den Bestellungsstationen durch Vermittelung der Eilgutexpedition München C.=B. auf dem Wege der Anrechnung eingezogen, die Telegraphengebühr ist gleich jener für die Vorausbestellung von Fahrkarten zu verrechnen.

Weiters wird bemerkt:

1. Die Annahme von Vorausbestellungen in München C.=B. wird eine Stunde vor Abgang der Züge 137 und 11 geschlossen.
2. Etwaige Wünsche der Besteller bezüglich Sicherung bestimmter Plätze sind im Telegramm zu erwähnen.
3. Reisende mit Fahrkarten I. Klasse können Schlafwagenkarten I. oder II. Klasse lösen. Im ersteren Falle haben dieselben Anspruch auf Einräumung einer halben Wagenabtheilung bezw. eines Halbcoupés in der Weise, daß von den zwei

übereinander befindlichen Betten nur das eine von ihnen selbst zu benutzende Bett hergerichtet wird.

Reisende mit Fahrkarten II. Klasse können Schlafwagenkarten I. Klasse nicht lösen.

4. Wollen 4 Reisende mit Fahrkarten I. Klasse eine Wagenabtheilung von 4 Plätzen zusammen benützen, so haben sie nur 3 Schlafwagenkarten I. Klasse zu lösen. Für Reisende mit Fahrkarten II. Klasse besteht diese Vergünstigung nicht.

5. Für Kinder unter 4 Jahren, für welche ein besonderer Schlafplatz nicht beansprucht wird, brauchen Schlafwagenkarten nicht gelöst zu werden. Soferne 2 Kinder unter 10 Jahren zusammen ein Bett benützen, genügt für dieselben die Lösung *einer* Schlafwagenkarte.

   Für jedes Kind, für welches ein eigener Schlafwagenplatz beansprucht wird, ist eine Schlafwagenkarte zum vollen Preise zu lösen.

6. Reisende, welche verhindert sind, die gelösten Schlafwagenkarten zu benützen, können dieselben an diejenige Ausgabestelle, bei welcher die Lösung stattgefunden hat, gegen Rückzahlung des gezahlten Preises, jedoch ausschließlich der Vormerkungsgebühr, zurückgeben, wenn dies noch rechtzeitig, d. h. vor Schluß des Vorverkaufs für den Zug, zu welchem die Karten Giltigkeit haben, geschieht. (D. B. 104 v. J. 1893.)

Welche Bestimmungen bestehen über die Fahrkartencontrole, über die Abnahme, Ausscheidung und Einlieferung der Fahrkarten durch die Conducteure an die Zugsendstationen, ferner über die Weiterbehandlung der eingelieferten Fahrkarten Seitens der Stationen?

I. Fahrkarten-Prüfung Seitens der Conducteure.

Die Fahrkartenprüfung ist der wichtigste Theil des Personendienstes und ist deshalb mit der größten Genauigkeit und Aufmerksamkeit vorzunehmen, wobei insbesondere darauf zu achten ist, daß kein Reisender übergangen wird.

Mit der Fahrkartenprüfung soll begonnen werden, sobald die Reisenden untergebracht sind; nach Thunlichkeit ist dieselbe *vor* Abfahrt des Zuges zu vollenden. Reicht die Zeit hiezu nicht aus, darf die Prüfung durch die Conducteure auch während der Fahrt vorgenommen werden.

Unbedingt verboten ist dieselbe jedoch bei Wagen mit Coupé-system:

1. innerhalb der Bahnhöfe,
2. bei Doppelbahnen auf der inneren, d. i. der dem zweiten Geleise zu gelegenen Seite des Zuges,
3. bei den in Beilage IV der Fahrdienst-Instruktion aufgeführten Objekten.

Ebenso soll die Fahrkartenprüfung während der Fahrt unterbleiben bei starkem Nebel und bei Nacht, ferner, wenn infolge von Schnee und Eis die Laufbretter schlüpfrig sind. Wenn die Conducteure wegen ungenügender Aufenthaltszeit in der Station die Fahrkartenprüfung während der Fahrt vornehmen, so haben dieselben mit der größten Umsicht zu verfahren. Das Oeffnen der Thüren ist hiebei zu vermeiden und darf nur dann geschehen, wenn die Fenster nicht geöffnet werden können und die Reisenden der betreffenden Coupés vorher entsprechend verständigt sind, so daß durch das Oeffnen der Coupéthüren die Insassen nicht gefährdet werden. Jedermann, welcher die k. bayerischen Staatseisenbahnen mit einem fahrplanmäßigen Zuge benützen will, muß sich im Besitze einer giltigen Fahrkarte befinden. Diese letztere ist entweder eine bezahlte Personenfahrkarte, ein abgestempelter Abschnitt 2 des Militärfahrscheines, ein Viehbeförderungsschein* oder eine Freifahrtslegitimation. Werden in einem Tarifzuge Reisende betroffen, welche nicht im Besitze einer giltigen Fahrkarte sind, so wird der betreffende Conducteur, wenn er aus Unachtsamkeit oder Nachlässigkeit ihre Mitfahrt ermöglicht hat, im ersten Fall mit einer empfindlichen Geldbuße, im Wiederholungsfalle mit Dienstentlassung bestraft. Das wissentliche Mitnehmen solcher Personen hat dagegen schon im ersten Falle die sofortige Dienstentlassung und außerdem die Hinübergabe der Verhandlungen an die k. Staatsanwaltschaft zur Einleitung der gerichtlichen Untersuchung zur Folge. (§ 109 der Instr. f. Ober-Cond. u. Cond.)

Die Fahrkarten sind zu prüfen:

1. Auf die Giltigkeit der Wagenklasse und Zugsgattung, welche der Reisende benützt.
2. Auf die Richtigkeit der Zugangsstation und darauf, ob der benützte Zug auf dem kürzesten Wege zur Endstation führt.
3. Auf die Giltigkeitsdauer und auf die Richtigkeit des Datums. Jede Fahrkarte muß mit dem deutlichen Abdruck des Datums

* Zu jeder Großviehsendung in Wagenladungen und, wenn eine Sendung mehr als aus einer Wagenladung besteht, zu jedem Wagen, wird ein Begleiter zum Fahrpreise von 2 Pfennig für das Kilometer zugelassen; als Fahrtausweis dient in solchem Falle der Beförderungsschein. (§ 44 Abs. III Ziff. 1 der Verkehrsordnung.)

versehen sein, an welchem dieselbe gelöst ist. Der Stempelabdruck ist auf den Cartonfahrkarten vermittelst der Datumpresse, auf dem Stamme der Zettelfahrkarten und den Cartonfahrkarten größeren Formates 2c., ausnahmlich der Schulbesuchskarten, Abonnementskarten und Abonnementsbücher, auf welchen der Tag der Beginn der Giltigkeit, sowie die Dauer derselben, handschriftlich vorgemerkt ist, vermittelst des feuchten Handstempels angebracht. Die Buchfahrkarten werden mit dem sogenannten Durchschlagstempel abgestempelt, welcher das Datum in sämmtliche Coupons einschneidet. Der Monatsname ist hiebei durch die betreffende Ziffer ausgedrückt. (§ 113 der Inst. für Cond. u. Ober-Conducteure.)

Die Anbringung eines unrichtigen Datums, oder die gänzliche Unterlassung der Abstempelung der Fahrkarten ist von den Personen-Conducteuren stets zur Anzeige zu bringen. Die Nachstempelung auf einer anderen als der Ausgabestation bedingt die strengste Bestrafung und nach Umständen sofortige Entlassung des betheiligten Abfertigungsbeamten wie des Conducteurs.

Hingegen sind Fahrkarten, welche von englischen Reiseunternehmern ausgegeben werden und ohne Datumstempel betroffen werden, auf der nächsten größeren Station nachstempeln zu lassen. (§ 113 d. Instr. f. Ober-Cond. u. Cond.)

Nach Richtigbefund sind die Fahrkarten sofort zu coupiren (sofern dies nicht schon beim Austritte aus dem Wartsaale geschehen ist) und, ausnahmlich derjenigen, welche nach der nächsten Haltstation lauten, den Inhabern zur Legitimation zurückzugeben, und denselben, insoweit nicht durch besondere Vorschrift anderweitig verfügt ist, bis zur letzten, vor der Bestimmungsstation liegenden Haltestation zu belassen. Haltestellen, auf welchen die Züge nur nach Bedarf halten, sind nicht als Stationen im vorstehenden Sinne zu erachten. Es können daher Fahrkarten, welche nach der auf die Haltstelle folgenden Station lauten, schon auf der der Haltstelle vorgelegenen Station abgenommen werden. Die Conducteure sind verantwortlich, daß kein Reisender über die Bestimmungsstation hinaus überführt wird.

Beim Coupiren der gewöhnlichen Fahrkarten ist, wenn dieselben als ganze Fahrkarten ausgegeben sind, das erste Coupirungszeichen stets auf dem durch den schrägen Strich begrenzten kleinen Abschnitt anzubringen, während alle folgende Durchlöcherungen oberhalb des schrägen Striches zu erfolgen haben.

Hin- und Rückfahrkarten sind auf der Hinfahrt links (Buchstabe H), bei der Rückfahrt rechts (Buchstabe R) zu coupiren.

Bezüglich des ersten Coupirungszeichens gilt auch hier obenstehende Vorschrift. (D. B. 210 v. Jahre 1885.)

Die Militärfahrscheine sind von den Conducteuren dem Ober-Conducteur zur Prüfung bezw. Rapportirung vorzulegen, sodann in die Hände des Transportführers zurückzugeben, gleich den Fahrkarten auf der vorletzten Station abzunehmen und dem Ober-Conducteur einzuliefern, welcher dieselben gemäß § 76 seiner Instruktion der Zielstation auszuhändigen hat (conf. Anhang II zur Dienstanweisung für die Oberconducteure ꝛc.).

Die Militärfahrscheine und Militärrapporte sind in den Fahrberichten vorzutragen und von dem Empfänger zu bestätigen. Nachdem diese Vormerkung lediglich den Zweck hat, einen Nachweis darüber zu geben, ob und wo die Fahrscheine und bezw. Rapporte abgeliefert worden sind, so genügt beispielsweise nachstehender Vortrag:

„Mit 1 Militärfahrschein Nr 5
von . . . . . nach . . . . .
oder:
Mit 1 Militärrapport." *

Die Blancofahrkarten sind in den gleichen Farben, wie die Cartonfahrkarten hergestellt und tragen den Trockenstempel der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Die genannten Fahrkarten sind dreitheilige Zettelfahrkarten und bestehen aus dem Stamm, dem Coupon und der Fahrkarte.

Der Stamm bildet die Grundlage der Verrechnung seitens der ausfertigenden Station und bleibt bei letzterer zurück.

Der Coupon, welcher zu Controlzwecken dient, wird mit der Fahrkarte dem Reisenden eingehändigt, jedoch sofort bei der ersten Fahrkarten-Controle — nach Prüfung der beiden Theile (Coupon und Fahrkarte hinsichtlich des Gleichlautes) — durch den Conducteur abgetrennt und abgenommen.

Die Fahrkarte, welche den Fahrtausweis darstellt, bleibt bis zur Beendigung der Fahrt in den Händen des Reisenden.

Derselbe ist wie die übrigen Fahrkarten zu coupiren und abzunehmen. Die von einem Conducteur abgenommenen Coupons und Fahrkarten sind mit den übrigen Fahrkarten — jedoch in einem besonderen Packete — an der Endstation des Zuges abzuliefern.

Die Coupons sämmtlicher Buchfahrkarten sind gleich den gewöhnlichen Fahrkarten zu coupiren. Das Coupiren der einzelnen Coupons hat sofort nach dem Einsteigen, bezw. auf derjenigen Station zu geschehen, von welcher aus der betreffende Coupon giltig ist. Ist derselbe auf der gleichen Station auch abzunehmen, so ist er gleichwohl zu coupiren. Die Abtrennung und bezw. Abnahme

* Siehe auch Absatz 5 Seite 132.

der einzelnen Coupons erfolgt nach den für die gewöhnlichen Fahrkarten geltenden Bestimmungen. (Die für einzelne Fälle vorgesehenen Ausnahme-Bestimmungen s. S. 128—130.) Abonnementbuchcoupons sind derart zu coupiren, daß aus dem Coupirungszeichen jederzeit ersehen werden kann, auf welcher Station der Reisende zugegangen ist.

Beispielsweise ist also der Coupon eines Abonnementbuches München-Ostbahnhof—Rosenheim beim Vordrucke München-Ostbahnhof zu durchlochen, wenn die Reise von dieser Station angetreten wird und umgekehrt ist das erste Coupirungszeichen beim Vordrucke Rosenheim anzubringen, wenn die Reise von dort aus begonnen worden ist.

Ist die wirkliche Zugangsstation nicht auf der Karte vorgedruckt, so ist unterwegs die Fahrt unterbrochen worden und wird nun von dieser Zugangsstation aus fortgesetzt.* Bei Rückfahrkarten ist außerdem möglich, daß die Rückreise von einer anderen Station aus angetreten wird. Im ersten Falle (Fahrtunterbrechung) hat die Karte den Fahrtunterbrechungsvermerk zu tragen und ist mit diesem auch ohne weitere Bestätigung auch noch am nächsten Tage giltig. Z. B.: Ein Reisender, der unter Benützung einer einfachen Fahrkarte München—Lindau am 26. März mit Zug 603 in München abfährt, unterbricht in Kaufering die Fahrt; derselbe kann, wenn die Karte den Fahrtunterbrechungsstempel Kaufering trägt, am 27. März mit Zug 169 noch nach Lindau weiterreisen.

Im 2. Falle (Antritt der Rückreise auf einer anderen als der vorgedruckten Station) muß die Karte gleichfalls den Vermerk der Genehmigung tragen. Ist die zu durchfahrende Strecke dadurch länger geworden, muß der Reisende außerdem noch die nöthige Zuschlagkarte für die Mehrkilometer besitzen. (Siehe Beispiele auf Seite 98—100.)

Wie bereits erwähnt, soll bei der Fahrt jede unnöthige Belästigung der Reisenden vermieden werden.

Nach den bestehenden Vorschriften sind die einzelnen Coupons der Rundreisehefte jeweils vor Ankunft auf der im Coupon angegebenen Endstation abzunehmen.

Da nun in der Regel jene Rundreise- bezw. Buchbillete, welche auf den mit Schlaf- und direkten Wagenverkehr ausgerüsteten Routen benützt werden, aus einer Reihe von Coupons für die von diesen Wagen zu durchfahrenden Strecken bestehen und deshalb so oft eine Couponsstreckenfahrt zu Ende geht, der durchfahrene Coupon heraus-

---

* Badeabonnementbücher können selbstredend nur von der Ausgabestation nach dem Badeorte und zurück benützt werden. Um einer mißbräuchlichen Verwendung solcher Abonnementbücher (Benützung solcher Abonnementbücher durch Personen am Badeorte, nach der Stadt und zurück) vorzubeugen, haben die Conducteure auf die Kupirung ganz besonders zu achten.

genommen, der beginnende coupirt werden muß, so ergibt sich, daß eine strikte Durchführung dieser Bestimmung bei Nachtzeit eine stete Belästigung der Reisenden zur Folge haben und damit den Zweck des Ungestörtseins, welchen der diese Wagen benützende Reisende verfolgt, völlig vereiteln würde.

Zur Vermeidung wiederholter Belästigung der mit Buchbilleten versehenen Reisenden sind dieselben deßhalb bei Antritt der Fahrt bezw. bei der ersten Fahrkartenrevision zu befragen, auf welcher Station sie die Reise unterbrochen bezw. bis zu welcher Station sie ohne Unterbrechung durchfahren wollen.

Wünscht der Reisende mehrere aufeinander folgende Couponstrecken, welche der Zug ohne Wechsel des Fahrpersonals durchläuft, ohne Unterbrechung zu durchfahren, so sind die betreffenden Coupons schon bei Antritt der Fahrt und zwar gleichviel, ob die Reise bei Tag oder Nacht erfolgt gleichzeitig zu durchlochen.

Die so entwertheten Fahrscheine sind auf der der Endstation der letzten durchlochten Fahrscheinstrecke vorgelegenen Station vom Conducteur dem Reisenden abzunehmen.

Soferne ein Reisender sein bei Antritt der Reise geäußertes Vorhaben, eine oder mehrere Couponstrecken ohne Unterbrechung durchfahren zu wollen ändert und den Zug behufs Fahrtunterbrechung schon früher zu verlassen wünscht, hat der Conducteur selbstverständlich nur die bereits durchlochten übrigen Coupons vor der Unterbrechungsstation aus dem Buchbillete zu entnehmen, die betreffenden Reisenden jedoch ausdrücklich darauf aufmerksam zu machen, daß sie die bereits durchlochten Coupons für noch nicht zurückgelegte Strecken sofort nach dem Verlassen des Zuges durch Vermerk des Stationsbeamten der Unterbrechungsstation zur demnächstigen Fortsetzung der Reise giltig erklären lassen müssen.

Selbstverständlich ist die vom Conducteur vorzunehmende Fahrkarten-Controle wie auch die Couponherausnahme persönlich bei den Reisenden zu bethätigen und darf insbesondere eine Entgegennahme der einzelnen Fahrkarten bezw. Coupons vom Schlafwagenconducteur ohne persönliche Controle sämmtlicher im Schlafwagen reisenden Personen keinesfalls stattfinden.

Die hinsichtlich der Controle durch die Zugsabfertigungsbeamten erlassenen Vorschriften werden hiedurch nicht berührt. (G. D. E. Nr. 72200 II v. 6. VIII. 89 und Nr. 100711 v. 3. III. 90.)

Für die Orientzüge gilt nachstehendes Verfahren:

Bei Uebernahme des Zuges in Avricourt und Simbach sind die Fahrkarten sämmtlicher Reisenden zu controliren und diesen wieder einzuhändigen. Um eine zu häufige Belästigung der Reisenden zu vermeiden, hat der Conducteur hiebei aus den Buchbilleten

sämmtliche Coupons bis Avricourt bezw. Simbach, resp. bis zur deutschen Bestimmungsstation abzunehmen und dieselben jeweils an der Uebergangsstation dem Zugführer (Oberconducteur) zu übergeben. Die Fahrkarten selbst sind erst auf der der Bestimmungsstation nächstvorgelegenen Station abzunehmen. Von Coupirung der Cartonfahrkarten innerhalb Deutschlands kann abgesehen werden. Das gleiche Verfahren ist auch bei Zugang von Reisenden auf Unterwegsstationen einzuhalten.

Das Personal der Schlafwagengesellschaft ist nicht berechtigt, die Fahrkarten der Reisenden in Verwahrung zu nehmen, vielmehr verpflichtet, solche nach erfolgtem Eintrag in den Rapport sofort an die Reisenden zurückzugeben. (G. D. E. Nr. 79667 vom 18. IX. 88.) Aus gleichen Gründen hat in dem Durchgangswagen Frankfurt — München bei Schnellzug 88 (nunmehr 10) die abermalige Fahrkartenprüfung in Aschaffenburg zu unterbleiben.

Zu diesem Zwecke hat der hessische Conducteur seinem Nachfolger über die von ihm bedienten Wagen einen Notizzettel einzuhändigen, auf welchem Zahl der Reisenden in den einzelnen Wagenabtheilungen und die nächste Zielstation angegeben ist. (Unter Zielstation ist nicht die Reiseendstation, sondern diejenige Station zu verstehen, an welcher der betr. Reisende welcher jeweils hierüber zu befragen ist, die Reise zunächst unterbrechen, bezw. den Wagen verlassen will. G. D. E. 60692 v. 18. VI. 92.) Dem Conducteur sind hiezu mit dem nöthigen Vordruck versehene Zettel nach einem eigens aufgelegten Muster einzuhändigen. Bei Rundreiseheften ist in solchen Fällen thunlichst entsprechend den Bestimmungen der G. D. E. vom 3. März 1890 Nr. 100711/20927 IIa bezw. vom 6. August 1889 Nr. 72200|14468 IIa zu verfahren, d. h. die Durchlochung der sämmtlichen ohne Unterbrechung zu durchfahrenden Strecken soll beim Einsteigen der Reisenden und die Abnahme der Fahrscheine am Ende dieser Strecke bewirkt werden.

Ein Oeffnen der Coupéthüren des Durchgangswagens ist möglichst zu vermeiden und soll — falls nicht die Unterbringung von Unterwegsreisenden in demselben wegen Mangel an anderweitigen Plätzen unvermeidlich ist — überhaupt nur an den durch den Notizzettel bezeichneten Stationen erfolgen (G. D. E. Nr. 50209 v 30. V. 92.) Das für die Durchgangswagen Frankfurt — München des Zuges 88 (nunmehr 10) angeordnete Verfahren der Uebergabe und Uebernahme der Reisenden mittelst Notizzettel wurde gemäß G. D. E. v. 8. VI. 92 Nr. 58508 ab 15. Juni 1892 auch für den Durchgangswagen München — Pfalz des Nachtschnellzuges 296|295 (nunmehr 113/116) eingeführt, so daß in dem genannten Durchgangswagen die Fahrkarten-Controle jedesmal nur beim Zugang eines Reisenden vorzunehmen ist.

Die mit Fahrscheinheften versehenen Reisenden sind beim Einsteigen zu befragen, wie weit sie den Zug benützen, und sind dann sogleich sämmtliche der bezeichneten Reisestrecke entsprechenden Fahrscheine zu durchlochen.

Zugleich hat der Conducteur für die Reise nach der Pfalz ab München-Central, für die Rückreise ab Ludwigshafen, auf einem mit entsprechendem Vordrucke versehenen Briefumschlage ein Verzeichniß der in dem Durchgangswagen befindlichen Reisenden nach Zahl und Zielstation anzulegen, welches je beim Zugs- oder Personalwechsel dem übernehmenden Conducteur zu übergeben und von diesem fortzuführen ist.

Die Wagenabtheilungen sind, soferne nicht ein Zugang von Reisenden stattfindet, oder von diesen ausdrücklich anders gewünscht wird, nur an den im Verzeichnisse bezeichneten Stationen zu öffnen.

Die sämmtlichen unterwegs oder vor Eintreffen in Ludwigshafen bezw. in München im genannten direkten Wagen eingezogenen Fahrscheine sind in dem Briefumschlag zu sammeln und in Ludwigshafen bezw. München bei der Bahnhofverwaltung abzugeben, welche dieselben der vorgesetzten Controle einzuliefern hat. Die Briefumschläge, für welche ein eigenes Muster aufliegt, haben die Conducteure jeweils vor Beginn der Reise bei der Bahnhofverwaltung in München-Central und Ludwigshafen in Empfang zu nehmen.

Ist eine Fahrkarte unrichtig coupirt worden, so hat dies der Conducteur auf der Rückseite von dem Abfertigungsbeamten bestätigen zu lassen.

Der Vormerk hat z. B. zu lauten: Irrig coupirt 15/II. 255 (Name des Abfertigungsbeamten und Station) und ist dieser Vortrag bis auf den Namen des Abfertigungsbeamten und der Station vorzuschreiben.

Die Unterschrift ist zu erholen:

a) von dem Abfertigungsbeamten der Zugangsstation des Reisenden, dessen Fahrkarte unrichtig coupirt worden, wenn der Fehler so rechtzeitig bemerkt wird, daß die Bestätigung noch während des Zugsstillstandes, ohne eine Versäumniß zu verursachen, erfolgen kann;

b) von dem Abfertigungsbeamten der nächsten Station mit genügendem Aufenthalte;

c) spätestens von dem Abfertigungsbeamten der Station, auf welcher der Reisende mit der unrichtig coupirten Fahrkarte den Zug verläßt, wenn zur Erholung der Unterschrift in einer vorgelegenen Station die Zeit mangelte.

Der Vortrag hat in jedem Falle mit Tinte zu geschehen. (G. D. E. Nr. 12456 v. 17. II. 90.)

Bei Bethätigung der Fahrkartencontrole haben die Conducteure das Verlangen um Vorzeigung der Fahrtausweise nie in befehlender, sondern jederzeit in Ersuchsform, etwa mit den Worten: „Bitte, Fahrkarten vorzeigen!" oder: „Bitte, die Fahrkarten nach Station N. abgeben!" zu stellen.

II. Fahrkartenprüfung seitens der Abfertigungsbeamten und den Controlorganen der k. Generaldirektion und der k. Oberbahnämter.

Zur Fahrkartencontrole sind noch berechtigt bezw. verpflichtet: die Abfertigungsbeamten an Bahnämtern, Verwaltungen und Expeditionen, welche mit Officialen besetzt sind, die Controlbeamten der Generaldirektion und der Oberbahnämter. Jede von diesen Beamten bethätigte Fahrkartenprüfung, welche sich auch auf Züge mit großer Frequenz, wie z. B. Sonntagszüge, auszudehnen haben, ist im Fahrtberichte vorzutragen; von den Controlbeamten der Generaldirektion und der Oberbahnämter ist außerdem noch Vormerk in der Reiseregistratur zu machen. Seitens der Oberbahnämter werden Verzeichnisse geführt, in welchen alle auf dem Fahrberichte vorgetragenen Fahrkartenprüfungen aufgenommen werden

Die controlirenden Beamten haben namentlich auch die bereits abgenommenen Fahrkarten zu revidiren.

III. Abnahme, Ausscheidung und Einlieferung der Fahrkarten durch die Conducteure.

Die auf den Zugangsstationen vorschriftsmäßig coupirten und den Reisenden behufs Legitimation zurückgegebenen Fahrkarten sind, wie bereits bemerkt, auf der letzten vor der Bestimmungsstation des betreffenden Reisenden vorgelegenen Haltestation einzuziehen. (Fahrkarten nach der auf eine Haltestelle folgenden Station dürfen schon auf der der Haltestelle vorgelegenen Station abgenommen werden.)

Die wie die Cartonfahrkarten zu coupirenden Coupons der Buchbillete sind gleichfalls stets auf der der Couponstation vorliegenden Haltestation von dem Hefte abzutrennen. Die abgenommenen Fahrkarten sind zu sammeln und als Packet zu formiren; letzteres überschrieben mit Zugnummer, Datum und Namen des Conducteurs dem Oberconducteur zu übergeben, welcher dasselbe mit dem Fahrberichte an der Zugsendstation abgibt.

Die abgenommenen Blancofahrkarten und deren Coupons sind mit den übrigen Fahrkarten — jedoch in einem besonderen Packete — abzuliefern.

Die nach Ulm, Ellrichshausen und Crailsheim lautenden Fahrkarten und Fahrscheine sind gesondert von den übrigen während

9*

der Fahrt gesammelten Fahrkarten bei den Kursendstationen Ulm und Crailsheim abzuliefern, nachdem diese bezeichneten Fahrkarten und Fahrscheine von den Betriebsinspectionen Ulm und Crailsheim an das Controlbureau in Stuttgart einzusenden sind.

Die von badischen und württembergischen Stationen nach Nördlingen ausgegebenen Fahrkarten sind seitens des k. Bahnamtes Nördlingen mit den vom bayerischen Conducteurpersonal abgelieferten Fahrkarten und Fahrscheinen der verschiedenen Wechsel- und Transitverkehre an die Verkehrscontrole in München einzusenden.

Seitens des in der Richtung von Crailsheim fahrenden bayerischen Conducteurpersonals sind die von badischen und württembergischen Stationen nach Ellrichshausen lautenden Fahrkarten, welche zur Controle in Stuttgart gehören, in Nürnberg abzugeben.

Diese Station hat dieselben täglich der Betriebsinspection Crailsheim zur Weiterleitung nach Stuttgart zu übermitteln. (G. D. E. Nr. 35900 v. 10. VI. 91)

Der Controlzettel eines Militärfahrscheines, welcher im Uebrigen einer Fahrkarte gleich zu behandeln ist, ist an der Zielstation des Reisenden dem diensthabenden Beamten gegen Bescheinigung auf dem Fahrberichte zu übergeben.

IV. Weiterbehandlung der eingelieferten Fahrkarten durch die Zugsendstationen.

Die Zugsendstationen haben die abgelieferten Fahrkarten des direkten und Rundreise-Verkehrs auszuscheiden.

Diese reducirten Fahrkartenpackete sind täglich an das Regie- und Billetenbureau der Generaldirektion einzusenden und sind hiezu die von der Verwaltung bezogenen besonderen Säcke zu verwenden. Diese Säcke sind stets zu plombiren.

Die Fahrkarten des direkten Verkehrs sind nach den Ausgabebahnen, diejenigen des Rundreise-Verkehrs nach Touren zu ordnen. Bis zum 10. eines Monats sind sämmtliche mit dem Stempel des Vormonates versehenen Fahrkarten direkt an die Verkehrscontrole der Generaldirektion in versiegelten Packeten mit entsprechenden Aufschriften einzusenden.

Die Einsendung der Fahrkartensäcke und der Packete der direkten und Rundreise-Fahrkarten, sowie die Rücksendung der ersteren erfolgt durch die Gepäckexpeditionen als Expreßgut. (G. D. E. Nr. 76417 v. 30. XII. 77, Nr. 70158 v. 28. X. 78, Nr. 26061 v. 26. IV. 82.)

Die täglich eingelieferten Fahrkarten werden bei der Regieverwaltung längere Zeit (interner Verkehr ein halbes Jahr, direkter Verkehr, sowie Blanco-Fahrkarten ein ganzes Jahr) aufbewahrt, so daß die Abgabe einzelner solcher Karten zu Controlzwecken auch noch später erfolgen kann.

Was versteht man unter Reisegepäck und welche Gegenstände können als Reisegepäck aufgegeben werden?

Als Reisegepäck kann in der Regel nur das, was der Reisende zu seiner Reise bedarf, namentlich Koffer, Mantel- und Reisesäcke, Hutschachteln, kleine Kisten und dergleichen aufgegeben werden.

Doch können auch größere kaufmännisch verpackte Kisten, Tonnen, sowie Fahrzeuge und andere nicht zum Reisebedarf zu rechnende Gegenstände, sofern sie zur Beförderung mit Personenzügen geeignet sind, ausnahmsweise als Reisegepäck zugelassen werden*. Ebenso können kleine Thiere in Käfigen, Kisten, Säcken und dergleichen zur Beförderung als Reisegepäck angenommen werden. Gegenstände, welche von der Beförderung als Frachtgut, sowie solche, welche nach § 29 der Verkehrsordnung von der Mitnahme in die Personenwagen ausgeschlossen sind**, dürfen bei Vermeidung der in § 53 Abs. 8 der Verkehrsordnung (12 Mark Frachtzuschlag für jedes Brutto-Kilogramm des ganzen Versandt-

---

* Bei Beurtheilung der Frage, ob die Abfertigung als Reisegepäck zulässig sei, ist den Reisenden möglichst entgegenzukommen und deßhalb auch von jeder näheren Untersuchung ohne Weiteres abzusehen, wenn die äußere Beschaffenheit, Verpackung oder sonstige Umstände dafür sprechen, daß die Gegenstände zum persönlichen Gebrauch während der Reise bestimmt sind.

Es ist besonders darauf zu achten, daß die als Reisegepäck zur Aufgabe kommenden Gegenstände, soweit nothwendig, sicher und dauerhaft verpackt sind. Fehlt die Verpackung oder ist sie ungenügend, so ist das Gepäckstück gleichwohl anzunehmen, wenn dasselbe nach Ansicht des abfertigenden Beamten zur Beförderung nicht ungeeignet ist. In diesem Falle ist jedoch auf die Rückseite des Gepäckschein-Stammes ein Anerkenntniß des Inhaltes „Unverpackt" bezw. „Verpackung mangelhaft" zu setzen und vom Aufgeber zu unterzeichnen. Außerdem ist am Kopfe der Packmeisterkarte das Wort „Anerkenntniß" anzubringen. Wenn gleichzeitig noch andere ordnungsmäßig verpackte Gepäckstücke zu einem und demselben Gepäckscheine aufgeliefert werden, so hat sich das Anerkenntniß nur auf die unverpackten Gegenstände zu erstrecken. Auf den Gepäckstücken dürfen ältere Eisenbahn-, Post- und andere Beförderungszeichen sich nicht befinden. Wird in Folge der Nichtbeachtung dieser Vorschrift das Gepäck verschleppt, so haftet die Eisenbahn nicht für den daraus erwachsenen Schaden.

(Siehe § 30 u. 31 der V.-O. und § 11 der allgem. Abf.-Vorschr.)

** Feuergefährliche, sowie andere Gegenstände, die auf irgend eine Weise Schaden verursachen können, insbesondere geladene Gewehre, Schießpulver, leicht entzündliche Stoffe und dergleichen, sind von der Mitnahme ausgeschlossen. Die Eisenbahnbediensteten sind berechtigt, sich von der Beschaffenheit der mitgenommenen Gegenstände zu überzeugen. Der Zuwiderhandelnde haftet für allen aus der Uebertretung des obigen Verbotes entstehenden Schaden und verfällt außerdem in die durch die bahnpolizeilichen Vorschriften bestimmte Strafe.

Jägern und im öffentlichen Dienste stehenden Personen ist die Mitführung von Handmunition gestattet. Der Lauf eines mitgeführten Gewehres muß nach oben gerichtet sein.

stückes) festgesetzten Folgen, auch als Reisegepäck nicht aufgegeben werden.

(Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerthe Münzen und Papiere, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten, sowie Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguß, Antiquitäten sind von der Beförderung als Reisegepäck ausgeschlossen.)

Ruderboote, deren Länge die Verladung als Stückgut nicht gestattet, können auf dem Dache eines Personen- oder Gepäckwagens unter Berechnung der Gebühr für Reisegepäck nach dem wirklichen Gewichte befördert werden. — Bedingung ist, daß die Größenverhältnisse des Bootes und dessen auf Kosten des Versenders vorzunehmende Befestigung jede Gefährdung der Fahrsicherheit, sowie jede Beschädigung von Wagen und Bahneigenthum unbedingt ausschließen.

Für Velocipede, welche zur Beförderung als Reisegepäck zur Auflieferung gelangen, werden zum Zweck der Frachtberechnung folgende Normalgewichte angenommen: Für Zweiräder 20 kg, für Dreiräder, deren Ausmaße die etwa verlangte Verwiegung auf der Stationswaage nicht zulassen, und zwar für einsitzige 40 kg, für zweisitzige 50 kg.

(Bei Aufgabe unverpackter Fahrräder als Gepäck ist der Mangel der Verpackung vom Aufgeber anzuerkennen und zwar durch unterschriftliche Vollziehung der seitens des abfertigenden Beamten auf der Rückseite des Gepäckscheines vorzuschreibenden Erklärung: „Unverpackt aufgeliefert."

Wenn gleichzeitig noch andere, ordnungsmäßig verpackte Gepäckstücke zu ein und demselben Gepäckschein aufgeliefert werden, so hat die auf die Rückseite des Gepäckscheines zu setzende Erklärung zu lauten: „Fahrrad (oder Velociped) unverpackt aufgeliefert."

Kundmachung 21. v. J. 1891.)

Wie ist das Verfahren bei der Aufgabe und Abfertigung von Reisegepäck?

Statt der früher in Verwendung gewesenen Gepäckscheinhefte, welche Stamm, Schein, Karte und Beklebezettel aneinandergereiht enthielten, sind diese jetzt in zwei getrennten Theilen aufgelegt. Diese Gepäckscheinhefte sind folgendermaßen eingetheilt:

1. Die Gepäckscheine und darunter liegend die Stämme, deren Größe und Vordruck vollständig übereinstimmt, so daß durch Durchbausen beide gleichzeitig ausgefertigt werden können.

2. Die Packmeisterkarte mit den seitlich daran befindlichen Beklebezetteln (Gepäcknummern).

Die Gepäckscheinhefte nebst den Stämmen werden in Heften von je 100 Stück, die Packmeisterkarten nebst Beklebezetteln werden in einzelnen Streifen hergestellt und in Päcken von je 100 Streifen mit fortlaufenden Nummern abgegeben. An jeder Karte befinden sich 6 Beklebezettel.

Als Regel gilt, daß die Gepäckscheinhefte in der Gepäcksabfertigungsstelle, die Packmeisterkarten nebst Zetteln im Wiege- oder Kofferträgerraum aufbewahrt werden.

Für alle Gepäckabfertigungen — insoweit hiefür nicht besondere Muster mit mehrsprachigem Vordrucke vorgeschrieben sind — ist ohne Rücksicht auf die Zugehörigkeit zu einem bestimmten Verkehre ein einziges Gepäckscheinheft zu führen, in welches die Abfertigungen der Reihe nach einzutragen sind.

(Die doppeltsprachigen Gepäckscheinhefte haben noch die frühere Eintheilung.)*

Von den Packmeisterkarten mit Beklebezetteln werden, um eine möglichste Beschleunigung in der Abfertigung zu erzielen, für alle Verkehrsbeziehungen, für welche früher gesonderte Gepäckscheinhefte geführt wurden, auch künftig besondere Karten und Zettel mit Vordruck der Bestimmungsstation und der Wegvorschrift abgegeben, während für die übrigen Verkehrsbeziehungen solche ohne Vordruck bestimmt sind.

Die Abfertigung mittelst der neuen Muster geschieht in nachstehender Weise:

Gelangt Gepäck zur Aufgabe nach einer Station, für welche Packmeisterkarten nebst Beklebezetteln vorhanden sind, so entnimmt der verwiegende Gepäckträger oder Bedienstete im betreffenden Fache den obersten Streifen (Packmeisterkarte mit Beklebezetteln), trägt Datum, Stückzahl und Gewicht auf der Packmeisterkarte, sowie Stückzahl auf den Beklebezetteln mit Tintenstift ein, sagt dem Abfertigungsbeamten die laufende Nummer, Stückzahl und Gewicht an, trennt die Karte von den Zetteln und übergibt die erstere dem Abfertigungsbeamten, welcher unterdessen auf Grund der mündlichen Angaben des Verwiegenden gleichfalls mit Tintenstift den Gepäckschein und durch das zwischenliegende Bausepapier auch den Stamm in allen Theilen einschließlich der Nummer, welche hienach im Gepäckhefte nicht mehr fortlaufend ist, vorschriftsmäßig ausgefüllt hat.

---

* Gemäß D. B. 26 und 33 v. J. 1892 ist das neue Gepäckabfertigungs-Verfahren auch im Verkehre mit belgischen, französischen, italienischen, rumänischen, serbischen, bulgarischen und türkischen Stationen zur Einführung gelangt.

Nach Empfang der Karte vergleicht der Beamte diese mit seinen eigenen Einträgen, trennt den Schein ab und übergibt ihn wie seither an den Reisenden. Der Stamm bleibt im Heft. Die Packmeisterkarte wird sodann wie die seitherige Gepäckkarte weiterbehandelt.

Sind vorgedruckte Packmeisterkarten mit Beklebezetteln für die Bestimmungsstation des Gepäcks nicht vorhanden, so ist auch diese sowie die Wegvorschrift auf Karte und Beklebezettel mit Tintenstift einzutragen.

Ob dieser Eintrag dem verwiegenden Bediensteten oder Kofferträger überlassen werden kann oder der Sicherheit wegen vom Abfertigungsbeamten selbst zu besorgen ist, wird sich im einzelnen Falle von selbst ergeben. Jedenfalls ist der Beamte für die Richtigkeit verantwortlich.

Auf kleineren Stationen, an welchen genügend geschulte Kofferträger oder Bedienstete nicht zur Verfügung stehen, wird ohnehin die Ausfertigung der Packmeisterkarten und Beklebezettel dem Abfertigungsbeamten zufallen. In dieser Beziehung sind die Anordnungen nach dem Bedürfnisse und den Personalverhältnissen der einzelnen Stationen zu treffen.

(D. B. 40/1891 und Abtheilung B der allgemeinen Abfertigungsvorschriften.)

Was bestimmt die Verkehrsordnung bezüglich der Auflieferung und Abfertigung von Reisegepäck?

Die Abfertigung des Reisegepäcks erfolgt innerhalb der für den Verkauf der Fahrkarten festgesetzten Zeit. Die Abfertigung von Gepäck, welches nicht spätestens 15 Minuten* vor Abgang des Zuges bei der Gepäckabfertigungsstelle aufgeliefert ist, kann nicht beansprucht werden. Fahrzeuge, welche zur Beförderung als Reisegepäck zugelassen werden (§ 30 Absatz 2 der Verkehrsordnung) müssen 2 Stunden vor Abgang des Zuges angemeldet und spätestens 1 Stunde vorher zur Abfertigung aufgeliefert werden; auf Zwischenstationen kann auf eine Beförderung derselben mit dem vom Absender gewünschten Zuge nur dann gerechnet werden, wenn sie 24 Stunden vorher angemeldet worden sind. Reisegepäck

* Die Bestimmung, wonach die Abfertigung von Gepäck, welches nicht spätestens 15 Minuten vor Abgang des Zuges bei der Gepäckabfertigungsstelle aufgeliefert ist, nicht beansprucht werden kann, hat lediglich den Zweck, unbilligen Anforderungen der Reisenden begegnen zu können. Für die abfertigenden Beamten ist hingegen der Grundsatz maßgebend, daß das Gepäck so lange abzufertigen ist, als dessen Mitgabe noch thunlich ist, ohne den Abgang des Zuges über die fahrplanmäßige Zeit aufzuhalten. (§ 12 der allgemeinen Abfertigungsvorschriften.)

kann nach allen Stationen der bayer. Staatseisenbahnen ausnahmlich der Halteplätze der Lokalbahnen abgefertigt werden.

Bei Abfertigung des Gepäcks ist dem Reisenden ein Gepäckschein auszuhändigen. Die Gepäckfracht ist bei der Abfertigung zu entrichten und beträgt für eine Gepäcksendung in minimo 20 Pfennig, für den Gepäckschein werden nebstdem 10 Pfennig erhoben. Die Gepäckfracht wird für je 10 Kilo berechnet und der Erhebungsbetrag auf 5 Pfennig aufgerundet. (§ 32 der B.=O.)

Kann in dringenden Fällen Gepäck auch unexpedirt befördert werden?

Ja!

Wie ist in solchen Fällen zu verfahren?

Die betreffenden Gepäckstücke werden im Uebergabsscheine „zur Nachbehandlung" auf der Entladestation eingetragen. Auf dieser Station hat dann der Reisende die betreffende Gebühr zu entrichten, und die Expedition hat die Verrechnung der Gebühr durch Ausfertigung einer Gepäckkarte zu bethätigen. Diese Gepäckkarte (Karte und Schein) ist mit der Bezeichnung „Nachbehandlung" zu versehen und der Absendestation unter Couvert zuzusenden. (Siehe auch § 13 der allgem. Abfertigungsvorschriften.)

Kann bei Gepäckstücken, welche zur Nachbehandlung zugelassen sind, in Verlust- und Beschädigungsfällen Ersatzanspruch erhoben werden?

Nein! Gepäck, welches unexpedirt unter Vorbehalt späterer Expedirung mitgenommen wird, ist bis zu diesem Zeitpunkte als zum Transport nicht aufgegeben zu betrachten, woraus folgt, daß Ansprüche gegen die Verwaltung nicht erhoben werden können, es sei denn, daß ein direktes Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Leute nachgewiesen wird.

Welche Bestimmungen bestehen über die Auslieferung des Gepäcks?

Das Gepäck wird nur gegen Rückgabe des Gepäckscheins ausgeliefert. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, die Berechtigung des Inhabers zu prüfen.

Der Inhaber des Gepäckscheines ist berechtigt, am Bestimmungsorte die sofortige Auslieferung des Gepäcks an der Ausgabestelle

zu verlangen, sobald nach Ankunft des Zuges, zu welchem das Gepäck aufgegeben wurde, die zur ordnungsmäßigen Ausladung und Ausgabe, sowie zur etwaigen zoll- oder steueramtlichen Abfertigung erforderliche Zeit abgelaufen ist.

Werden Gepäckstücke innerhalb 24 Stunden, Fahrzeuge innerhalb 2 Stunden nach Ankunft des Zuges nicht abgeholt, so ist das tarifmäßige Lagergeld oder Standgeld zu entrichten.* Kommt das Fahrzeug nach 6 Uhr Abends an, so wird die Abholungsfrist vom nächsten Morgen 6 Uhr ab gerechnet

Wird der Gepäckschein nicht beigebracht, so ist die Eisenbahn zur Auslieferung des Gepäcks nur nach vollständigem Nachweise der Empfangsberechtigung gegen Ausstellung eines Reverses und nach Umständen gegen Sicherheit verpflichtet.

Will ein Reisender nur einen Theil seines Gepäcks in Empfang nehmen, so ist diesem Ansinnen stattzugeben. In solchen Fällen sind die sofort zur Auslieferung kommenden Gepäckstücke nach Anzahl und Gewicht auf der Rückseite des Gepäckscheines und der Gepäckkarte vorzutragen und ist deren Empfang durch den Reisenden bestätigen zu lassen. Der Gepäckschein wird alsdann in den Händen des Reisenden belassen.

In der Regel ist das Gepäck nur auf der Station auszuliefern, wohin es abgefertigt ist. Das Gepäck kann jedoch auf Verlangen des Reisenden, sofern Zeit und Umstände, sowie Zoll- und Steuervorschriften es gestatten, auch auf einer vorliegenden Station zurückgegeben werden. In einem solchen Falle hat der Reisende bei der Auslieferung des Gepäcks den Gepäckschein zurückzugeben und die Fahrkarte vorzuzeigen.

Der etwa auf der Fahrkarte aufgedruckte Gepäckstempel ist zu durchstreichen, und diese mit dem Vermerk:

„Gepäck in . . . . . ausgehändigt“

zu versehen.

Der dem Reisenden abgenommene Gepäckschein ist dem Gepäck-Conducteur auszuhändigen, welcher denselben an die Abfertigungsstelle der Bestimmungsstation mit entsprechendem Vermerk auf der Rückseite versehen an Stelle des Gepäcks abzugeben hat.

Fahrzeuge, welche unterwegs in einen anderen Zug übergehen müssen, brauchen erst mit dem nächstfolgenden Personenzuge einzutreffen.

---

* Das Lagergeld für Reisegepäck, welches länger als 24 Stunden nach Ankunft des Zuges bei den Gepäckabfertigungsstellen lagert, wird mit 20 Pfg. für das Stück und für jeden angefangenen Tag berechnet.

Welche Haftung übernimmt die Eisenbahn für Reisegepäck?

Für das zur Beförderung übernommene Reisegepäck haftet die Eisenbahn nach den für die Beförderung von Gütern (§ 80, 81, 84, 85 und 87 der V.-O.) geltenden Bestimmungen, soweit solche auf die Beförderung von Reisegepäck anwendbar sind und sich aus den Bestimmungen des gegenwärtigen Abschnittes nicht Abweichungen ergeben.

Die etwaige Deklaration des Interesses an der Lieferung ist spätestens eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges, mit welchem die Beförderung geschehen soll, an der Gepäckabfertigungsstelle unter Zahlung des tarifmäßigen Frachtzuschlages abzugeben; sie hat nur dann rechtliche Wirkung, wenn sie von der Abfertigungsstelle im Gepäckschein vermerkt ist.*

Die Eisenbahn ist von jeder Haftung für den Verlust von Reisegepäck frei, wenn es nicht innerhalb acht Tagen nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation abgefordert wird.

Der Reisende, welchem das Gepäck nicht ausgeliefert wird, kann verlangen, daß ihm auf den Gepäckschein Tag und Stunde der geschehenen Abforderung bescheinigt werde.

Für den Verlust und die Beschädigung von Reisegepäck, welches nicht zur Beförderung aufgegeben worden ist, sowie von Gegenständen, welche in den Fahrzeugen belassen sind, wird nur gehaftet, wenn ein Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Leute nachgewiesen ist.

Gepäckstücke, hinsichtlich deren Verdacht einer Beschädigung oder Beraubung besteht, sind sofort nachzuwiegen, nöthigenfalls auch unter Zuziehung des Eigenthümers, der vor der Oeffnung zur Angabe des Inhaltes zu veranlassen ist, einer Prüfung des Inhaltes zu unterziehen.

(Der Frachtzuschlag für die Deklaration des Interesses an der Lieferung beträgt 5 vom Tausend der deklarirten Summe für je angefangene 200 Kilometer. Der geringste zur Erhebung kommende Frachtzuschlag beträgt 40 Pfg. Ueberschießende Beträge werden auf 10 Pfg. abgerundet.

Inwieweit haftet die Eisenbahn für verspätete Ankunft von Reisegepäck?

Die Haftung der Eisenbahn für Versäumung der Lieferzeit richtet sich nach folgenden Bestimmungen:

* Bei der Versicherung des Interesses an der Lieferung sind alle Abschnitte mit Rothstift mit der Bezeichnung: „Versichert“ zu versehen. (Abschn. B der allgemeinen Abfertigungsvorschriften.)

1. Der durch diese Versäumung nachweislich entstandene Schaden wird vergütet:
   a) bei stattgehabter Deklaration des Interesses an der Lieferung bis zur Höhe des deklarirten Betrages;
   b) in Ermangelung einer solchen Deklaration für je angefangene 24 Stunden der Versäumung: mit höchstens 20 Pfg. für jedes Kilo des ausgebliebenen Gepäcks, bei Fahrzeugen mit höchstens 30 Mk. für jedes ausgebliebene Fahrzeug.
2. Die Eisenbahn ist von der Haftung für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferzeit entstanden ist, befreit, sofern sie beweist, daß die Verspätung von einem Ereigniß herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte.

Die Reisenden sind verpflichtet, der zollamtlichen Untersuchung ihres Reisegepäcks an den Grenzstationen persönlich anzuwohnen. Für infolge Nichtbeachtung dieser Bestimmung eingetretene Verzögerung wird kein Schadenersatz gewährt

Von welchem Zeitpunkte ab werden fehlende Gepäckstücke als in Verlust gerathen betrachtet?

Fehlende Gepäckstücke werden nach Ablauf von 3 Tagen nach Ankunft des Zuges, zu welchem sie aufgegeben sind, als in Verlust gerathen betrachtet. Falls das Gepäckstück später gefunden wird, ist hievon der Reisende, sofern sein Aufenthalt sich ermitteln läßt, auch wenn er bereits Entschädigung erhalten hat, zu benachrichtigen. Derselbe kann innerhalb 30 Tagen nach Empfang der Nachricht verlangen, daß ihm das Gepäckstück gegen Rückerstattung des erhaltenen Schadenersatzes, und zwar nach seiner Wahl entweder kostenfrei am Bestimmungsorte oder kosten- und frachtfrei am Aufgabeorte verabfolgt wird.

Wie ist zu verfahren, wenn ein Abgang von Gepäckstücken oder ein Ueberschuß solcher konstatirt wird?

Bei fehlenden oder überzähligen Gepäckstücken ist jene Station, welche den Fehler zuerst bemerkt, verpflichtet, den Ausgleich der Unregelmäßigkeit sofort auf telegraphischem Wege zu versuchen.

(Trifft die Schuld an dem Zurückbleiben des Gepäckes den Reisenden, so hat er die Telegraphengebühren zu ersetzen.)

Beim Fehlen von Gepäck darf nichts versäumt werden, was zur baldigsten Herbeischaffung desselben beitragen kann. Gehen die Antworten von den dieserhalb angegangenen Expeditionen nicht

so schnell ein, wie es nach Lage der Umstände erwartet werden kann, so sind dieselben wiederholt, nöthigenfalls telegraphisch zu erinnern.

Die Gepäckscheine zu den fehlenden Gepäckstücken sind im Besitze der Reisenden zu belassen. Fehlt von mehreren, auf einen Schein abgefertigten Stücken nur ein Theil, so sind die fehlenden Gegenstände nach Stückzahl und Gewicht genau auf dem vom Reisenden vorgelegten und ihm zurückzustellenden Gepäckscheine zu verzeichnen.

Die Expeditionen, welche über den Verbleib fehlender oder die Hingehörigkeit überzähliger Gepäckstücke Auskunft zu geben vermögen, haben jedenfalls ihre Antworten als Telegramme abzulassen.

Das durch Verschulden der Bahnverwaltung zurückgebliebene oder verschleppte Gepäck ist mittelst Begleitscheines kostenfrei dem Reisenden nachzusenden. (Vergl. Verschleppungs-Uebereinkommen § 3 Abs. 1 u. 2.)

Die Gepäckscheininhaber sind von dem Erfolg der Ermittelungen schleunigst zu benachrichtigen und ist den durch das Fehlen des Gepäcks in Verlegenheiten gesetzten Reisenden überhaupt auf das Zuvorkommendste zu begegnen.

Wenn aus den Zeichen, der Bezettelung u. s. w. überzähliger Gepäckstücke die Bestimmungs-Station unzweifelhaft zu ersehen ist, so hat die entdeckende Station dieselben sofort an die Bestimmungsstation oder, falls dieselbe in einem anderen Zollgebiete gelegen ist, an die in Betracht kommende Grenzstation abzusenden, ohne daß es einer vorherigen schriftlichen Verständigung bedarf. Ist dagegen aus den Zeichen, der Bezettelung u. s. w. nur die Versandtstation ersichtlich, so hat die entdeckende Station mit der Versandtstation sofort in unmittelbaren Verkehr zu treten. Ist weder das Eine noch das Andere der Fall, so hat Meldung an die letzte Umladestation zu erfolgen.

Welche Gegenstände können als Expreßgut aufgegeben werden und nach welchen Stationen werden Expreß-Sendungen angenommen?

Güter, welche sich zur Beförderung im Gepäckwagen eignen, können, auch wenn sie nicht als Reisegepäck zur Aufgabe gelangen, auf Gepäckschein (als Expreßgut) abgefertigt werden und werden dann wie Gepäckstücke befördert.

Als Expreßgut können Gegenstände jeder Art aufgegeben werden, soferne sie nicht

1. unter die in § 50 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands verzeichneten Gegenstände fallen und
2. wegen außergewöhnlich großen Umfanges oder weil die Verladung besonders schwierig erscheint, zur Beiladung in Gepäckwagen nach bahnseitigem Ermessen ungeeignet sind.

Die Annahme von Expreßgut findet von und nach allen Stationen der bayerischen Staatseisenbahnen statt. Insoweit jedoch hiebei österreichisches Gebiet betheiligt erscheint, ist die Annahme von Expreßgut der Zollbehandlung wegen nur mit folgenden Beschränkungen zulässig:

1. Sendungen von einer in Oesterreich gelegenen Station nach einer im Deutschen Reiche gelegenen bayerischen Station und umgekehrt werden nur dann zur Beförderung übernommen, wenn die auf österreichischem Gebiete gelegene Station zugleich Sitz eines bayerischen Zollamtes ist und die Verzollung vom Absender bezw. Empfänger selbst besorgt wird.
2. Sendungen zwischen zwei auf österreichischem Gebiete gelegenen Stationen durch bayerisches Gebiet, sowie zwischen zwei auf bayerischem Gebiete gelegenen Stationen durch österreichisches Gebiet sind ausgeschlossen.

Die Expreßgutfracht wird auf Grund des für die bayerischen Staats-Eisenbahnen giltigen Gepäcktarifes berechnet. Der Mindestbetrag ist 20 Pfg., hiezu kommt noch die Scheingebühr mit 10 Pfg.

Welche Bestimmungen bestehen über die Aufgabe, Beförderung und Auslieferung des Expreßgutes?

Die Aufgabe von Expreßgut erfolgt bei den Gepäckabfertigungsstellen und hat mindestens eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges, mit welchem die Beförderung stattfinden soll, zu erfolgen. Der Gepäckschein wird in allen Fällen dem Absender ausgehändigt. Zur Abfertigung von Expreßgut werden die allgemeinen Gepäckhefte verwendet, wobei das Wort „Gepäck“ handschriftlich durch „Expreßgut“ zu ersetzen ist.

Die Scheingebühr beträgt wie für Reisegepäck 10 Pfennig.

Expreßgut muß sicher und dauerhaft verpackt sein, widrigenfalls es zurückgewiesen werden kann. Die Adresse muß, wenn die Sendung vom Empfänger abgeholt werden soll, die Bezeichnung „zur Selbstabholung“ tragen. Ist in Folge ungenauer Angabe oder wegen Abfallens der Adresse das Expreßgut nicht zu bestellen, so haftet die Eisenbahn nicht für die versäumte Lieferfrist.

Sind die als Expreßgut aufgegebenen Stücke nicht von älteren Post- und Eisenbahnzeichen befreit, so wird Ersatz für den durch Verschleppung erwachsenen Schaden nicht gewährt.

Die Beförderung von Expreßgut geschieht nur mit jenen Zügen, mit welchen Personenbeförderung stattfindet und nur nach jenen Stationen, an welchen der betreffende Zug fahrplanmäßig zu halten hat. Wird von dem Absender bei der Aufgabe ein bestimmter Zug nicht bezeichnet, so hat die Beförderung mit dem nächsten fahrplanmäßigen Zuge mit Personenbeförderung zu erfolgen.

Der Empfänger ist berechtigt, nach Ankunft des Zuges, mit welchem die Beförderung stattfand, die sofortige Auslieferung des Expreßgutes nach Ablauf der zur ordnungsmäßigen Ausladung und Uebernahme erforderlichen Zeit bei der Gepäckabfertigungsstelle zu verlangen. Derselbe hat sich auf Verlangen über seine Identität mit der auf der Adresse bezeichneten Person auszuweisen. Der Empfang von Expreßgut ist auf der Gepäckkarte zu bescheinigen, insoweit nicht auf größeren Stationen ein besonderes Bescheinigungsbuch aufliegt.

Meldet sich der Empfänger nicht selbst sofort nach Ankunft des Zuges zur Empfangnahme des Gutes und ist nicht laut Adresse Selbstabholung vorgeschrieben, so geschieht die Zustellung desselben gegen Empfangsbestätigung in der Wohnung des Adressaten.

Die Zustellung erfolgt durch die Kofferträger bezw. die den Dienst derselben versehenden Bediensteten oder Tagelöhner gegen Bezahlung der im Kofferträgertarife vorgesehenen Gebühren innerhalb der für Zuführung des Eilgutes festgesetzten Frist.

Expreßgüter an Empfänger, welche nicht an einer Eisenbahnstation wohnen, müssen auf der Station abgeholt werden. Eine Benachrichtigung oder Weitersendung findet nicht statt.

Sendungen von bayerischen Stationen im Deutschen Reiche an bayer. Stationen auf österreichischem Gebiete werden der Zollbehörde am Bahnhofe übergeben und sind vom Empfänger bei dieser abzuholen.

Wird Expreßgut, welches zur Selbstabholung bestimmt ist oder wegen ungenauer Adresse nicht zugestellt werden kann, nicht innerhalb 24 Stunden nach Ankunft des Zuges während der für den Gepäckdienst bestimmten Stunden abgeholt, so ist für dasselbe das für Reisegepäck vorgeschriebene Lagergeld zu entrichten. Die Bestimmungen über die Abfertigung von Expreßgut nach Stationen fremder Bahnen enthalten die betreffenden Tarife. (§ 40 der B.-O. und § 17 der allgem. Abf.-Vorschr.)

Welche Lieferfristbestimmungen bestehen für Expreßgut und welche Haftung übernimmt die Eisenbahn für solches Gepäck?

Die Lieferfrist beginnt mit dem Zeitpunkte des Abgangs desjenigen fahrplanmäßigen Zuges, mit welchem die Beförderung des Expreßgutes zu geschehen hat.

Die Lieferfrist läuft ab:

1. bei Expreßgut, welches zur Selbstabholung bestimmt ist, nach Ankunft desjenigen Zuges, mit welchem die Beförderung zu geschehen hat, auf der Bestimmungsstation und nach Umfluß der Zeit welche erforderlich ist, um das Gut ordnungsgemäß auszuladen und zur Abholung bereit zu stellen.
2. Bei Expreßgut, welches dem Empfänger zuzustellen ist, nach Ankunft desjenigen Zuges, mit welchem die Beförderung zu geschehen hat und nach Umfluß der für die Zustellung von Eilgut festgesetzten Zeit.

Bezüglich der Haftpflicht der Eisenbahn für Versäumung der Lieferzeit sind die im Abschnitt VIII der Verkehrsordnung (Beförderung von Gütern) enthaltenen Bestimmungen, soweit dieselben sich auf das Eilgut beziehen, auch bei Expreßgut maßgebend. Die Eisenbahn haftet von dem Zeitpunkte der Aushändigung des Gepäckscheines an dem Absender für die richtige und unbeschädigte Ablieferung des Expreßgutes und zwar im allgemeinen nach den in Abschnitt VIII der Verkehrsordnung (Beförderung von Gütern) enthaltenen Bedingungen, soweit solche für die Beförderung von Expreßgut unter den hier gegebenen Bestimmungen anwendbar sind.

Die Haftpflicht der Eisenbahn erlischt nach Ablauf von acht Tagen von der Ankunft des Zuges an, mit welchem die Beförderung geschah, wenn das Gut zur Selbstabholung bestimmt war, oder wegen mangelhafter Adresse nicht zugestellt werden konnte.

Wird Expreßgut nicht innerhalb der bezeichneten achttägigen Frist abgenommen, so wird damit nach Maßgabe des § 38 der Verkehrsordnung verfahren.

Gegenstände, welche dem Verderben ausgesetzt sind, können auch vor Ablauf der achttägigen Frist bestmöglichst verkauft werden, sobald deren Verderben zu befürchten steht, und wird in diesem Falle der Erlös bis zum Ablauf der gesetzlichen Frist zur Verfügung des Berechtigten gehalten. (§ 41 der V.-O.)

Was versteht man unter Handgepäck und welche Gegenstände können von den Reisenden als Handgepäck unentgeltlich in den Personenwagen mitgeführt werden?

Unter Handgepäck sind kleine, leicht tragbare Gegenstände zu verstehen, welche, soferne sie die Mitreisenden nicht durch ihren Geruch oder auf andere Weise belästigen und nicht Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften entgegenstehen, in den Personenwagen mitgeführt werden können. Für solche in den Wagen mitgenommene Gegenstände werden Gepäckscheine nicht ausgegeben; sie sind von den Reisenden selbst zu beaufsichtigen.

Handgepäck bis zu 10 kg, welches von den Reisenden ohne Belästigung der Mitreisenden in den Wagen mitgenommen werden kann, ist frei.*

Durch diese Bestimmung wird jedoch nicht für jeden einzelnen Reisenden unbedingte Gepäckfreiheit bis zu 10 kg gewährt.

Es ist daher ein Gepäckstück, welches mehr als 10 kg wiegt — gleichviel ob es einer oder mehreren Personen gehört — als Reisegepäck aufzugeben. Jedem Reisenden steht nur der über oder unter seinem Sitzplatze befindliche Raum zur Unterbringung von Handgepäck zur Verfügung. Die Sitzplätze dürfen hiezu nicht verwendet werden.

Handwerkszeug, gebrauchte leere Handkörbe, Floßhacken u. s. w., welche das Gewicht von 10 kg nicht überschreiten, jedoch wegen ihrer Größe oder Beschaffenheit im Personenwagen nicht untergebracht werden können, werden ohne Frachtberechnung unter Ausschluß jeder Haftung der Bahnverwaltung zur Beförderung im Gepäckwagen zugelassen, soweit der vorhandene Raum dies gestattet. Ein Anspruch auf eine derartige Beförderung besteht nicht.

Gegenstände von größerem Gewichte, aber kleinem Umfange können auf besonderen Wunsch, soferne eine Belästigung Mitreisender nicht eintritt, in die Personenwagen mitgenommen werden. In diesem Falle findet zwar die tarifmäßige Behandlung solcher Gegenstände nach dem Tarife für Reisegepäck statt, die Reisenden haben jedoch die Obsorge und Verwahrung derartiger Handgepäckstücke selbst zu übernehmen, erhalten daher keinen Gepäckschein. Die Eisenbahn leistet weder für den Verlust noch für Beschädigung solcher Gepäckstücke irgend welchen Ersatz.

Unter welchen Voraussetzungen wird Milch als Expreßgut befördert?

1. Milchsendungen werden als Expreßgut zu den Sätzen des auf Seite 57 der Verkehrsordnung (Heft a) enthaltenen Ausnahmetarifs abgefertigt. (Die Sätze dieses Ausnahmetarifs sind um ein Geringes höher als die der allgemeinen Stückgutklassen.
   (Beispielsweise kosten 100 kg Milch als Expreßgut auf eine Entfernung von 20 Kilometer 40 Pfg. und 100 kg gewöhnliches Frachtstückgut auf die gleiche Entfernung 32 Pfg. Die Mindestgebühr beträgt 20 Pfg.)

---

* Ein einzelnes Gepäckstück, welches über 10 kg wiegt, muß, auch wenn dasselbe mehreren Reisenden gemeinschaftlich gehört, behandelt werden. Zur Unterbringung von Handgepäck steht jedem Reisenden nur der über seinem Sitzplatze und unter demselben befindliche Raum zu Belegen von Sitzplätzen durch Handgepäck ist unstatthaft. Die Beanstandung zu großer oder zu schwerer Handgepäckstücke hat in der Regel beim Einsteigen der Passagiere stattzufinden. D. B. 37 v. J. 1882.

2. Von Ermittlung des Gewichtes wird unter der Voraussetzung der Verwendung amtlich geaichter Gefäße Umgang genommen und solchen Falls der Taxberechnung der angegebene Fassungsinhalt unter Annahme des Gewichtes von 1 Liter = 1 kg zu Grunde gelegt, das Gewicht der Gefäße aber hiebei außer Ansatz gelassen. Das Gewicht wird auf 10 kg, der Erhebungsbetrag auf 5 Pfg. aufwärts abgerundet.
3. Den Milchlieferanten steht es jedoch frei, die Milchtransporte entweder unter Benützung geaichter Gefäße zu dem Satze von 1 Liter = 1 kg oder unter Verwendung nicht geaichter Behälter nach dem wirklichen Gewichte abfertigen zu lassen.
4. Zur Abfertigung von Milch und leeren Milchkübeln werden nach Bedarf gesonderte Hefte mit entsprechendem Vordrucke abgegeben. Die Gepäckscheingebühr kommt nicht zur Erhebung.
5. Die Beförderung erfolgt, soferne mit Rücksicht auf den Fahrplan die Benützung eines gemischten oder Güterzuges nicht vorzuziehen ist, mit Personenzügen. Die Benützung von Schnellzügen ist ausgeschlossen.
6. Die leeren Milchgefäße werden bei der Rücksendung gleichfalls als Expreßgut und zwar taxfrei befördert und gelten auch hiefür die unter 4 und 5 gegebenen Bestimmungen.
7. Für den Rücktransport leerer Gefäße, welche in gefülltem Zustande als Frachtgut abgefertigt wurden, wird Taxfreiheit nicht gewährt, wie auch bei solchen als Frachtgut beförderten Milchsendungen obige Bestimmungen unter 2 bezüglich der Gewichtsermittlung nicht Platz greifen.

Welche Bestimmungen bestehen für den Dienst der Kofferträger und welche Gebühren dürfen dieselben für ihre Dienstleistungen beanspruchen?

Jedermann ist berechtigt, Gepäck und Expreßgut ohne Benützung der Kofferträger unmittelbar bei der Abfertigungsstelle aufzugeben und darf in diesem Falle außer der Beförderungs-Gebühr nichts erhoben werden. Beihilfe von Kofferträgern darf in keiner Weise aufgedrungen werden.

Streitigkeiten zwischen Reisenden und Kofferträgern entscheidet der Bahnbeamte; ebenso Beschwerden über Zudringlichkeit, Mehrforderungen oder sonstige Ungebührlichkeiten der Kofferträger, welche bei dem diensthabenden Beamten oder der Bahnbehörde unter Angabe der betreffenden Nummer oder des Dienstabzeichens

angebracht werden. Die Kofferträger sind befugt, für ihre Dienstleistungen von den Reisenden nachstehende Gebühren zu beanspruchen:

1. Für die Beförderung vom Gepäck-Wagen an den Wagen, Fiaker zc. oder von letzteren zur Gepäckabfertigungsstelle mit gleichzeitiger Besorgung des Gepäckscheines ohne Rücksicht auf die Stückzahl
   bis zu 50 kg zwanzig Pfennig,
   „ „ 100 kg vierzig „ ,
   für jede weiteren 50 kg zehn Pfennig.
2. Für das Verbringen vom Bahnhofe in die Stadt, sowie aus der Stadt zum Bahnhofe, und zwar:
   a) für einen Nachtsack, eine Hutschachtel mit Regenschirm und dergleichen kleine Gegenstände zwanzig Pfennig;
   b) für einen Koffer, Mantelsack, Korb oder ein sonstiges schweres Stück unter 50 kg vierzig Pfennig;
   c) für drei oder mehrere Gepäckstücke, wenn auch kleinere, zusammen unter 50 kg vierzig Pfennig;
   d) für Reisegepäck:
   über 50 kg bis zu 100 kg achtzig Pfennig, für jede weiteren 50 kg zwanzig Pfennig.
3. Für Expreßgut dürfen die gleichen Gebühren wie für Gepäck erhoben werden. Für Aufbewahrung von Gepäck und Expreßgut, welches länger als 24 Stunden nach Ankunft des Zuges am Bahnhofe lagert, darf ein Lagergeld von zwanzig Pfennig für das Stück und jeden angefangenen Tag erhoben werden.

   Bei Abholung innerhalb 24 Stunden kann keine Lagergebühr beansprucht werden.*

Unter welchen Bedingungen werden Leichen befördert, welche Vorschriften bestehen über die Abfertigung und welche Gebühren werden erhoben?

1. Der Transport einer Leiche muß, wenn er von der Ausgangsstation des Zuges erfolgen soll, wenigstens 6 Stunden, wenn derselbe von einer Zwischenstation ausgehen soll, wenigstens 12 Stunden vorher angemeldet werden.

   Die Leiche muß in einem hinlänglich widerstandsfähigen Metallsarge luftdicht eingeschlossen und letzterer von einer

---

* Für die sogenannte Umbehandlung von Reisegepäck, d. h. für die Neuaufgabe von angekommenen, nicht abgenommenen Gepäckstücken, wenn die Neuaufgabe in demselben Gepäckraume erfolgt, in welchem das Gepäck dem Reisenden zur Verfügung gestellt wird, darf eine Kofferträgergebühr nicht beansprucht werden. H. D. E. 103351 v. 19. XI. 93.

hölzernen Umhüllung dergestalt umgeben sein, daß jede Verschiebung des Sarges innerhalb der Umhüllung verhindert wird.

Die Leiche muß von einer Person begleitet sein, welche eine Fahrkarte zu lösen und denselben Zug zu benützen hat, in dem die Leiche befördert wird.

Die Aufgabe von Leichen, für welche Begleitung vorgeschrieben ist, hat bei den Gepäck-Abfertigungsstellen zu geschehen.

Die Abfertigung erfolgt mittelst Beförderungsscheinen (Formular 1660), welche in allen Spalten genau auszufüllen sind.

Der Stamm verbleibt bei der Gepäck-Expedition, die Karte erhält der Conducteur, den Beförderungsschein erhält der Begleiter der Leiche

Leichen, bei denen es der Begleitung nicht bedarf, werden durch die Güter-Abfertigungsstellen mittels Frachtbriefen abgefertigt.

Bei der Aufgabe muß ein Leichenpaß nach Anlage A der B.-O. Heft B übergeben werden, welcher mit der Karte dem Conducteur übergeben, bei der Ablieferung der Leiche aber wieder zurückgestellt wird.

Welche Behörden zur Ausstellung von Leichenpässen befugt sind, ist aus Kundmachung 15 vom 1. September 1889 zu ersehen.*

2. Die Beförderung der Leiche hat in einem besonderen bedeckt gebauten Güterwagen zu erfolgen. Mehrere Leichen, welche gleichzeitig von dem nämlichen Abgangsort nach dem nämlichen Bestimmungsort aufgegeben werden, können in einem und demselben Güterwagen verladen werden.

Wird die Leiche in einem ringsumschlossenen Leichenwagen befördert, so darf zum Eisenbahntransport ein offener Güterwagen benutzt werden.

Der Transport geschieht mit Personenzügen.

Ueber die ausnahmsweise Zulassung von Leichen zur Beförderung mit Schnellzügen entscheidet in jedem einzelnen Falle das der Aufgabestation vorgesetzte Oberbahnamt. Solchen Gesuchen kann in der Regel nur stattgegeben werden, wenn es sich um Beförderung einer Leiche ab einer Schnell-

* Im Königreich Bayern sind befugt: Die Bezirksämter, die Stadtmagistrate, die Polizeidirektion zu München, die exponirten Bezirksamts-Assessoren, sowie für die im § 42 der B.-O. erwähnten Leichentransporte, die Verwaltungen der Strafanstalten und der Arbeitshäuser.

zugshaltstation oder um Uebergang eines Transportes auf einen Schnellzug an einer Hauptstation handelt. Wird ein derartiges Gesuch bei einer äußeren Station angebracht, so ist sogleich das vorgesetzte Oberbahnamt durch Bahndepesche hievon in Kenntniß zu setzen.

Zugesagt darf die Schnellzugsbeförderung erst dann werden, wenn die oberbahnamtliche Genehmigung eingetroffen ist.

Die Leichen enthaltenden Wagen sind, soferne die Begleiter nicht in denselben selbst Platz nehmen, unter Bleiverschluß zu legen und mit „Leiche" zu bezeichnen.

Die Leiche darf auf der Fahrt nicht ohne Noth umgeladen werden.

Die Beförderung muß möglichst schnell und ununterbrochen bewirkt werden.

Läßt sich ein längerer Aufenthalt auf einer Station nicht vermeiden, so ist der Güterwagen mit der Leiche thunlichst auf ein abseits im Freien belegenes Geleise zu schieben.

Innerhalb sechs Stunden nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation muß die Leiche abgeholt werden, widrigenfalls sie nach der Verfügung der Ortsobrigkeit beigesetzt wird.

Kommt die Leiche nach 6 Uhr Abends an, so wird die Abholungsfrist vom nächsten Morgen 6 Uhr ab gerechnet. Bei Ueberschreitung der Abholungsfrist ist die Eisenbahn berechtigt, Wagenstandsgeld zu erheben. (2 Mark für jeden Wagen und angefangenen Tag der Fristversäumung.)

Das Auf- und Abladen der Leichen sowie der mitbeförderten Gegenstände ist durch den Versender oder Empfänger zu bewirken.

3. Für die Beförderung einer Leiche in einem gewöhnlichen Personenzuge sind 0,40 Mk., für die Beförderung in einem Eilpersonenzuge 0,60 Mk. für das Kilometer zu entrichten, in beiden Fällen unter Zuschlag einer Expeditionsgebühr von 6 Mk. für den Wagen.

Im Falle einer direkten Beförderung in Zügen mit verschiedenen Preisen wird bei der Berechnung des Fahrgeldes die verschiedenartige Beförderungsweise berücksichtigt.

Mehrere von einem Aufgeber auf einen Beförderungsschein aufgegebene und in einem Wagen verladene Leichen werden zu demselben Transportpreise, wie solcher für eine Leiche gezahlt wird, befördert.

Es ist dem Begleiter gestattet, zur Leiche gehörige Gegenstände bis zu einem Höchstgewichte von 500 kg in dem

Wagen, in welchem die Leiche befördert wird, unter eigener Aufsicht unentgeltlich mitbefördern zu lassen.

Begleiter haben die Fahrtaxe der zu benutzenden Wagenklasse zu entrichten und, wenn sie im Leichenwagen selbst Platz nehmen, eine Fahrkarte der im Zuge befindlichen niedrigsten Wagenklasse zu lösen.

4. Die Abfertigung von Leichen aus Strafanstalten und Arbeitshäusern an die anatomischen Institute der k. Universitäten geschieht durch die Güter-Expeditionen. Für den verwendeten Wagen werden per Kilometer 20 Pfg. berechnet.*

   Bei der Verladung, Abfertigung und Auslieferung dieser Leichen ist mit thunlichster Beschleunigung zu verfahren. Die Aufgabsstation hat die Zugwechselstationen und die Bestimmungsstation von der Abfertigung solcher Leichen unter Bezeichnung der Züge telegraphisch zu verständigen. Die Beförderung erfolgt mit Güterzügen. Findet dieselbe ausnahmsweise mit Personenzügen statt, so sind die Gründe hiezu in der Frachtkarte anzugeben. (§ 20 d allgem. Abf.-Vorschr.)

5. Die Transportgebühr ist bei der Aufgabe zu entrichten.

Welches sind die hauptsächlichsten Bestimmungen über Beförderung von Fahrzeugen und welche Gebühren werden berechnet?

Bei der Aufgabe von Fahrzeugen und Straßenfuhrwerken, ausnahmlich Eisenbahufahrzeuge, ist der Absender zunächst zu befragen, ob die Beförderung mit einem Personenzuge oder mit einem Güterzuge stattfinden soll.

Im ersten Falle hat die Auflieferung bei der Gepäckabfertigung, im anderen Falle bei der Güter-Expedition zu erfolgen.

Eisenbahnfahrzeuge müssen bei der Güter-Expedition aufgegeben werden.

Die bei den Gepäck-Expeditionen zur Aufgabe kommenden Fahrzeuge werden mit Beförderungsschein, Formular 1660, abgefertigt, insoferne es sich um Fahrzeuge handelt, welche nicht durch die Seitenthüren eines gedeckt gebauten Wagens verladen werden können.

Kleinere Fahrzeuge, welche durch die Thüren eines gedeckt gebauten Wagens verladen werden können und bei den Gepäck-Expeditionen aufgeliefert werden, werden als Gepäckstücke mit Gepäckschein abgefertigt.

---

* Eine Expeditionsgebühr kommt nicht zur Berechnung.

Ueber jeden mit Fahrzeugen beladenen, bei der Gepäck-Expedition aufgegebenen Eisenbahnwagen ist ein gesonderter Beförderungsschein auszufertigen. Derlei Wagen werden mit Personenzügen befördert. Ueber die ausnahmsweise Beförderung von Straßenfuhrwerken mit Schnellzügen entscheidet das der Aufgabestation vorgesetzte k. Oberbahnamt.

Für die nach den vorstehenden Ausführungen bei den Gepäck-Expeditionen zur Auflieferung kommenden Equipagen und andere unbeladene Straßenfuhrwerke, welche durch die Seitenthüren eines gedeckt gebauten Wagens nicht verladen werden können, desgleichen für Wohnungswagen, Wagen mit Panoramen, Caroussels u. dgl., einschließlich der darin verladenen einzelnen lebenden Thiere, wird bei der Beförderung in gewöhnlichen Personenzügen 0,40 Mk., in Schnellzügen 0,60 Mk. für das Kilometer und den verwendeten Eisenbahnwagen erhoben, in beiden Fällen unter Zuschlag einer Abfertigungsgebühr von 6 Mk. für den Eisenbahnwagen.

Sofern solchen Fahrzeugen ein Begleiter beigegeben wird, hat derselbe eine Fahrkarte für die von ihm zu benützende Wagenklasse zu lösen.

Soweit es die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes nach dem Ermessen der Versandstation gestattet, können zwei oder mehrere Fahrzeuge auf einem Eisenbahnwagen verladen werden.

Begleiter dürfen während der Fahrt nicht in ihren Fahrzeugen bleiben, dagegen ist es ihnen gestattet, Reisegepäck darin zu belassen, sofern nicht Zoll- oder Steuervorschriften entgegenstehen. Gegenstände, welche von der Beförderung ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zugelassen sind, dürfen bei Vermeidung der in § 53 Abs. 8 und in § 89 der V.-O. festgesetzten Folgen in den Fahrzeugen nicht untergebracht werden. Die Transportgebühr der bei den Gepäckexpeditionen aufgegebenen Fahrzeugen ist bei der Aufgabe zu entrichten.

Für Fahrzeuge aller Art, auch Kähne und Boote, welche bei den Güter-Abfertigungsstellen aufgegeben werden — ausgenommen Eisenbahnfahrzeuge — gelten folgende Vorschriften:

1. Fahrzeuge, welche in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können, werden unbeladen nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Specialtarifs III, beladen zu den Sätzen der für das aufgeladene Gut maßgebenden Tarifklasse befördert, sofern sich nicht für unbeladene Fahrzeuge die Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 1000 kg nach den Sätzen der allgemeinen Stückgutklasse billiger stellt.

2. Fahrzeuge, welche in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren verladen werden können, werden bei Aufgabe als Stückgut sowohl beladen als unbeladen als sperriges Gut, bei Aufgabe in Wagenladungen unbeladen nach Specialtarif III, beladen zu den Sätzen der für das aufgeladene Gut maßgebenden Tarifklasse befördert. Puppen- und andere Kinderspielwagen, Sackkarren, sowie eiserne Schiebekarren und eiserne Kinderschlitten fallen nicht unter diese Bestimmung.
3. Auf Transport- und Förderwagen, Kippkarren für Lokomotiv-, Pferde- und Handbetrieb, sowie Handkarren finden, wenn sie auf Eisenbahnwagen befördert werden, die Bestimmungen zu 1 und 2, wenn sie auf ihren eigenen Rädern laufen, die Bestimmungen für Eisenbahnfahrzeuge Anwendung.
4. Auf Wagen mit Panoramen, Caroussels u. dergl., sowie Schlitten und Feuerspritzen finden die Bestimmungen für unbeladene Fahrzeuge Anwendung. (Lokomobilen, Dresch- und Säe- (auch Drill-) Maschinen und eiserne Kinderschlitten siehe Eisen- und Stahlwaaren, Spezialtarif I.)

   Für einzelne lebende Thiere, welche in Wagen mit Panoramen, Caroussels u. dgl. verladen sind, wird, wie für den übrigen Inhalt der Wagen, Fracht nicht besonders berechnet. Auf Sendungen lebender Thiere in besonderen Fahrzeugen (Menageriewagen u. dgl.) finden die Bestimmungen des Tarifs für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Heft B, Anwendung.
5. Fahrzeuge, einschließlich der unter Ziffer 4 genannten, unterliegen den Tarifbestimmungen unter Ziffer 1 und 2 auch dann, wenn Räder und Deichsel abgenommen sind. Sämmtliche bei der Güterexpedition aufzuliefernde Fahrzeuge, einschließlich der Eisenbahnfahrzeuge, sind mit Frachtbrief aufzugeben.

Eisenbahnfahrzeuge dürfen auf weniger Achsen, als ihre Bauart bedingt, nicht laufen, und werden zur Beförderung auf eigenen Rädern nur zugelassen, wenn sie von einer Eisenbahn hinsichtlich ihrer Lauffähigkeit geprüft sind, darüber einen Prüfungsvermerk tragen oder mit einer hierauf bezüglichen Bescheinigung versehen sind.

Eine eilgutmäßige Beförderung der Eisenbahnfahrzeuge findet nicht statt.

Lokomotiven, Tender und Dampfwagen, soferne sie auf eigenen Rädern laufen, müssen von einem sachverständigen Beauftragten des Absenders begleitet sein (§ 50 B 4 der V.-O.), welcher das Schmieren zu besorgen hat und freie Fahrt erhält, sobald und solange er auf jenen seinen Platz nimmt. Den anderen Eisenbahn-

fahrzeugen kann ein Begleiter beigegeben werden. Derselbe erhält freie Fahrt, hat aber das Schmieren der Wagen auf Kosten des Absenders zu besorgen.

Fehlt ein Begleiter, so übernimmt die Eisenbahn das Schmieren der Wagen auf Kosten des Absenders.

Die Beladung der zur Beförderung aufgegebenen Eisenbahnfahrzeuge wird nach zuvor bei der Eisenbahn eingeholter Genehmigung nur gegen Zahlung der tarifmäßigen Fracht für die auf die Wagen geladenen Gegenstände zugelassen. Die Genehmigung zur Beladung der zur Beförderung aufzugebenden Eisenbahnfahrzeuge ist bei dem der Aufgabestation vorgesetzten k. Oberbahnamte einzuholen.*

Die Frachtberechnung für Eisenbahnfahrzeuge gestaltet sich folgendermaßen:

1. Die Fracht für Lokomotiven, Tender und Dampfwagen, welche auf eigenen Rädern laufen, oder auf von den Absendern gestellten Truks, oder auf Eisenbahnwagen zur Beförderung kommen, beträgt 0,03 Mk. für 1000 kg und das Kilometer unter Zuschlag einer Abfertigungsgebühr von 1 Mk. für 1000 kg. Angefangene 100 kg werden für voll gerechnet. Das Gewicht der Truks, sowie der auf der Maschine oder dem Tender etwa befindlichen Achsen und sonstigen Ersatzstücke u. dgl wird bei der Frachtberechnung mit zum Ansatz gebracht. Die leer zurückgesandten Truks und Nothachsen werden auf dem Wege der Hinbeförderung frachtfrei nach der Versandtstation zurückbefördert.
2. Die Fracht für andere auf eigenen Rädern laufende Eisenbahnfahrzeuge (unbesetzte Personenwagen, unbeladene Güterwagen, Wagenkrahne u. dgl.) beträgt 0,07 Mk. für die Achse und das Kilometer unter Zuschlag einer Abfertigungsgebühr von 2 Mk. für die Achse.
3. Diese Frachtberechnung findet auch für auf eigenen Rädern laufende offene Wagen Anwendung, welche mit einem oder mehreren Obergestellen beladen aufgegeben werden.
4. Kommen die vorstehend unter 2 bezeichneten Eisenbahnfahrzeuge auf Eisenbahnwagen oder Truks verladen zur Beförderung, so erfolgt die Frachtberechnung nach der Achsenzahl der für die Beförderung benutzten Eisenbahnwagen oder Truks zum Satze von 0,10 Mk. für die Achse und das

* Wegen Auf- und Abladen von Eisenbahnfahrzeugen, Verhinderung des Antrittes oder der Fortsetzung des Transportes durch höhere Gewalt oder freiwilligen Rücktrittes vom Transport u. s. w. siehe Z. 6, 7 u. 8 Seite 15 der B.-O. Heft B.

Kilometer unter Zuschlag einer Abfertigungsgebühr von 2 Mk. für die Achse. Die leer zurückgehenden Eisenbahnwagen oder Truks der Absender werden auf dem Wege der Hinbeförderung frachtfrei nach der Versandtstation zurückbefördert.

5. Bei Beförderung von Eisenbahnwagen mit anderer als normaler Spurweite findet besondere Frachtberechnung für die zu diesen Fahrzeugen gehörigen, auf dieselben verladenen Achsen und sonstigen Bestandtheile nicht statt. Für die Rückbeförderung der diesen Fahrzeugen beigegebenen Nothachsen wird dagegen die tarifmäßige Fracht berechnet.
6. Ist die Einstellung von Schutzwagen erforderlich, so kommt für jeden derselben eine Gebühr von 0,15 Mk. für das Kilometer zur Erhebung. Für die Einstellung und etwaige Beladung der Schutzwagen gelten die Bestimmungen im Deutschen Eisenbahn-Güter-Tarif, Theil I, unter B I C § 29 (2).

Praktischer Fall.

In München C.-B. bringen zwei verschiedene Absender bei der Gepäck-Expedition je einen Wagen mit einem Panorama zur Beförderung nach Regensburg zur Aufgabe. Die Beförderung soll mit dem nächsten Personenzug erfolgen. Die Größe der Fahrzeuge gestattet die Verladung auf einem S, und da ein solcher eben verfügbar ist, während 2 offene der übrigen Serien mangeln, werden beide Fahrzeuge auf dem besagten Eisenbahnwagen verladen.

In diesem Falle muß zunächst jedes Fahrzeug zu beiden Seiten mit einem Zettel beklebt werden, welcher die Nummer des Beförderungsscheines, sowie den Namen der Bestimmungsstation trägt.

Die zu entrichtenden Gebühren sind wie folgt zu berechnen:

Entfernung München C.-B. — Regensburg 138 km, daher 138 × 40 Pfg. = 55 Mk. 20 Pfg. + 6 Mk. Abfertigungsgebühr für jedes Fahrzeug.

Die Verladung besorgen die Absender.

Zur Abfertigung ist Formular 1660 zu verwenden.

Jeder der beiden Aufgeber erhält einen eigenen Beförderungsschein.

In Landshut nimmt der eine von den in Betracht kommenden Versendern den Transport zurück bezw er stellt das Verlangen, daß ihm sein Fahrzeug in Landshut verabfolgt werde.

Der Wagen wird deshalb abgestellt und das Fahrzeug ausgeladen. Die Gepäck-Expedition Landshut hat nun den bezüglichen Beförderungsschein einzuziehen, dem Aufgeber den Betrag von

24 Mk. 80 Pfg. für die vom Fahrzeug nicht zurückgelegte Strecke Landshut—Regensburg = 62 km gegen Quittung zurück zu vergüten und diese mit dem Beförderungsschein unter Aufrechnung an die Aufgabestation München C.-B. zu senden, welche entsprechende Berichtigung vorzunehmen hat.

Einzuheben ist jedoch das tarifmäßige Reugeld, welches im vorliegenden Falle 4 Mk. beträgt. (Siehe Nebengebühren-Tarif Heft B S. 28.)

Ein Beförderungsschein darf nicht mehr als einen mit Fahrzeugen beladenen Wagen umfassen.

Welches sind die hauptsächlichsten Bestimmungen über die Auflieferung, Abfertigung und Beförderung von Viehsendungen und die Desinfektion von Viehwagen?

Lebende Thiere werden nur auf und nach den zu deren Annahme bestimmten Stationen zur Beförderung angenommen

Der Absender bezw. Empfänger muß das Ein- und Ausladen in die Wagen und aus denselben, sowie die zur Befestigung der Thiere erforderlichen Mittel und das Anbinden selbst besorgen oder besorgen lassen, und sich letzteren Falls der sicheren Anlegung der Thiere selbst überzeugen.

Wird das Ein- und Ausladen von Thieren auf Antrag des Versenders oder Empfängers von Bediensteten der Eisenbahnverwaltung besorgt, so gehen diese Verpflichtungen auf das Eisenbahnpersonal über.

Als Entschädigung werden für diese Dienstleistung für Pferde und Großvieh per Stück 10 Pf., für Kleinvieh per Stück 5 Pf. erhoben; mehr als 3 Mk. darf jedoch für den Wagen nicht berechnet werden. Die Beförderung kranker Thiere kann abgelehnt werden.

Die Beförderung kranker Thiere kann abgelehnt werden.

Inwiefern der Transport von Thieren wegen der Gefahr einer Verschleppung von Seuchen ausgeschlossen ist, richtet sich nach den bestehenden Sanitätsvorschriften.

Werden Thiere über das Gebiet des deutschen Reiches hinaus zur Aufgabe gebracht, so muß ein Zeugniß der zuständigen Distriktspolizeibehörde beigebracht werden, worin bestätigt wird, daß die Thiere vorher ärztlich untersucht worden sind und daß die Gegend, aus welcher die Sendung stammt, seuchefrei ist.

Zum Transport wilder Thiere ist die Eisenbahn nicht verpflichtet.

Für den Bereich der deutschen Bahnen werden jedoch auch wilde Thiere, einschließlich ganzer Menagerien, wie überhaupt die in den Tarifen nicht genannten Thiere zur Beförderung dann übernommen, wenn die Gefahr einer Beschädigung von Menschen, Thieren und Gütern durch die Art und Weise der Verpackung oder Verladung nach dem Ermessen der Aufgabestation ausgeschlossen ist.

Bei Einzelsendungen wilder Raubthiere sind die zur Verpackung verwendeten Käfige oder Kisten außen mit der Bezeichnung „Raubthier“ in auffallender Schrift zu versehen.

Bei der Beförderung lebender Thiere ist die Eisenbahnverwaltung Begleitung zu fordern berechtigt.

Die Begleiter haben — soferne der Stationsvorstand nicht Ausnahmen zuläßt — ihren Platz in den betreffenden Viehwagen zu nehmen und die Beaufsichtigung des Viehes während des Transportes zu bewirken.

Bei kleinem Vieh, insbesondere Geflügel, wenn es in tragbaren, gehörig verschlossenen Käfigen (luftigen und hinlänglich geräumigen Behältern) aufgegeben wird, bedarf es der Begleitung nicht.

Bei Aufgabe einzelner Stücke Vieh, sowie von Kleinvieh (Schweine, Kälber, Schafe, Ziegen, Gänse ꝛc.) in Wagenladungen kann von der Beigabe eines Begleiters nach dem Ermessen der Absendestation abgesehen werden.

Großvieh in Wagenladungen wird nur mit Begleitung angenommen; für je 3 Wagen muß mindestens ein Begleiter gestellt werden.*

Jedem Begleiter ist gestattet, einen Hund im Viehwagen unentgeltlich mitzunehmen.

Bei Transporten zur Nachtzeit müssen die Begleiter mit gut brennenden Laternen versehen sein.

Die Thiere dürfen nicht geknebelt und in Säcken, Käfigen, Kisten oder ähnlichen Behältern nur dann, wenn dieselben hinlänglich geräumig und luftig sind, zur Beförderung aufgegeben werden.

Bei Festsetzung der größten Zahl der in einen Wagen zu verladenden Thiere ist davon auszugehen, daß Großvieh nicht aneinander oder gegen die Wandung des Wagens gepreßt stehen darf, für Kleinvieh aber genügender Raum, um sich legen zu können, verbleiben muß

Die Verladung von Wiederkäuern verschiedener Gattung oder von Wiederkäuern und Schweinen in demselben Wagen ist bei

---

* Siehe auch Anmerkung 2 u. 3 auf Seite 166.

Transporten von deutschen Schlachtviehmärkten nach den Nordseehäfen verboten. Im Uebrigen ist die Verladung von Großvieh und Kleinvieh, sowie von Thieren verschiedener Gattung in demselben Wagen nur dann gestattet, wenn die Einstellung in durch Barrieren, Bretter oder Lattenverschläge von einander getrennten Abtheilungen erfolgt.

Ueber die zulässige größte Stückzahl der in einem Wagen oder in einzelnen Abtheilungen desselben aufzunehmenden Thiere entscheidet im Streitfalle der diensthabende Stationsbeamte.

Die zulässige Maximalbelastung des Wagens darf nicht überschritten werden.

Das Bestreuen der Fußböden offener Wagen mit brennbarem Material ist unzulässig. Als brennbares Material ist anzusehen und daher nicht zu verwenden: Stroh, Streu und grasartige Streu; dagegen darf mit Wasser besprengtes Sägemehl, mit oder ohne Zusatz von Sand, verwendet werden. Zu den offenen Wagen im Sinne dieser Bestimmung gehören auch solche Wagen, welche zwar eine feste Decke haben, deren Wände aber aus Latten bestehen (Etagewagen). Wegen Benützung der Torfstreu in Kastenwagen vide D. B. 56 von 1891.

Das während des Eisenbahntransports zur Fütterung der Thiere erforderliche Futter, das etwaige Geschirr der Thiere, sowie das übliche Handgepäck der Viehbegleiter werden unentgeltlich im Viehwagen mitbefördert.

Sonstiges Gepäck oder Güterstücke dürfen in den mit Vieh beladenen Wagen nicht untergebracht werden, sind vielmehr behufs regelrechter Abfertigung der Expedition des Aufgabeortes zu übergeben.

Die Abfertigung von kleinem Vieh (einschl. Hunden), welches in Käfigen, Kisten, Säcken oder dergl. zur Beförderung angenommen wird, sowie von wilden Thieren in Käfigen erfolgt, insoweit der Transport nicht als eine Wagenladung zu behandeln ist, nach den für Eilgut geltenden Bestimmungen des Gütertarifs bezw. bei Aufgabe bei den Gepäckexpeditionen nach den Bestimmungen des Gepäcktarifs *

* 1. An Sonn- und allgemeinen Festtagen werden außer Hunden keine Thiere zur Beförderung angenommen. Ausnahmen hievon können in einzelnen Fällen durch die Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen zugelassen werden. Diese Bestimmung bezieht sich jedoch nicht auf jene Sendungen lebender Thiere, welche in Gemäßheit der Zusatzbestimmung 2 zu § 45 der Verkehrsordnung als Eilgut oder Gepäck zur Aufgabe kommen.

Mit Entschl des k. Staatsministeriums des k. Hauses und des Aeußern Nr. 4204 II v. 10. X. 91 ist die G. D. beim unmittelbaren Zusammentreffen eines Sonn- und eines Feiertags oder mehrerer Feiertage zur ausnahmsweisen Aufhebung des Verbotes der Annahme von Vieh an Sonn- und Festtagen befugt und hienach ermächtigt, in solchen Fällen im Rahmen des sich geltend machenden Bedürfnisses jenen Sonn- oder Feiertag für

Für die Desinfektion der Eisenbahnwagen, welche zum Transport von Pferden, Maulthieren, Eseln, Rindvieh, Schafen, Ziegen oder Schweinen verwendet worden sind und der bei der Beförderung benutzten Geräthschaften, sowie für die etwa vorzunehmende Desinfektion der Rampen, Ein- und Ausladeplätze und der Viehhöfe der Eisenbahnverwaltungen werden die reglementmäßigen Gebühren erhoben.

Jeder Wagen, der mit Vieh beladen werden soll, muß in vollkommen reinem Zustande sich befinden; es ist unbedingt verboten, einen Wagen in ungereinigtem Zustande weiterhin zu verwenden.*

Die Versandt-(Aufgabe-)Station ist verpflichtet, diejenigen Güter-, Dienst-, Eilgut- oder Heizwagen, welche zum Transporte von Vieh (Pferde, Maulthiere, Esel, Rindvieh, Schafe, Ziegen oder Schweine) benützt werden, vorher auf den beiden Außenseiten mit Plakaten: „Zur Reinigung und Desinfektion" zu versehen,

---

die Annahme von Vieh frei zu geben, welcher sich nach der Sachlage als der geeignetste darstellt.

Mit den Intentionen des Verbotes ist es allerdings unvereinbar, daß in den mehrgedachten Fällen für eine und dieselbe Station je nach der Verschiedenheit der von den Versendern gestellten Anträge etwa an beiden Tagen die Annahme von Vieh zugelassen werde.

Dagegen ist es nicht ausgeschlossen, daß je nach der Verschiedenheit der auftretenden lokalen Bedürfnisse nicht durchweg für alle Stationen ein und derselbe Tag freigegeben werde. Außer der Bedürfnißfrage kommt übrigens noch in Betracht, daß für die sogen. hohen Festtage eine Dispens von dem Verbote grundsätzlich nicht ertheilt wird. Diese Gesichtspunkte, nach welchen die k. G. D. die Anträge auf Zulassung von Ausnahmen prüft, sind durch die Stationen in geeigneter Weise zur Kenntniß der Interessenten zu bringen.

2. Der Begriff „Festtag" ist im V.-Bl. 31 v. J. 1890 folgendermaßen erläutert:

„Als „Festtage" im Sinne der Bestimmungen von Heft III des Betriebsreglements Beförderung von Gütern (nunmehr Heft C der Verkehrsordnung) haben alle diejenigen Tage zu gelten, welche sowohl von den politischen als auch von den kirchlichen Behörden eines Ortes oder darüber hinausgehenden größeren Bezirkes übereinstimmend als Festtag anerkannt und von den Einwohnern unter Vermeidung von knechtlicher Arbeit wie ein Sonntag gefeiert zu werden pflegen. Hienach ist von Fall zu Fall nach Maßgabe der jeweiligen lokalen Verhältnisse zu entscheiden. Als Festtage erscheinen also z. B. in katholischen Gegenden allgemein die Marientage, das Frohnleichnamsfest, in einzelnen katholischen Bezirken bezw. Orten die Feste der Diöcesanpatrone, wie z. B. im Umfange der Diöcese Eichstädt das Fest des hl. Willibald (7. Juli, vergleiche hiewegen übrigens V. Bl. 1882 Seite 613), ferner in München Bennotag (16. Juni) u. s. w.; in protestantischen Gegenden der Charfreitag.

Inhaltlich höchster Entschl. des k. Staatsministeriums des Innern für Kirchen- und Schulangelegenheiten v. 12. XI. 82 ist für die Folge das Fest des hl Willibald im Umfange der Diöcese Eichstätt kirchlich und bürgerlich als Feiertag zu begehen."

* Siehe auch D. B. 2 v. J. 1892.

welche erst nach wirklich vollzogener Reinigung und Desinfektion wieder entfernt werden dürfen. Sollten mit Vieh beladene Wagen unterwegs ohne diese Bezettelung angetroffen werden, so obliegt die Verpflichtung zur nachträglichen Plakatirung auch jeder Unterwegs- und Uebernahmsstation. Ebenso ist zu verfahren, wenn geschlachtetes Vieh zur Verladung gekommen ist.

Jeder Eisenbahn-Güterwagen ist nach jedesmaligem Gebrauche zu Viehtransport einer gründlichen Reinigung und Desinfektion zu unterziehen. Nur im Falle der Beförderung von geschlachtetem Vieh genügt bloße Reinigung des benützten Wagens.

Die Reinigung und Desinfektion der Wagen hat längstens binnen 24 Stunden nach der Entladung zu erfolgen und ist auf den hiezu eingerichteten Desinfektionsstationen, welche aus § 7 der Dienstanweisung für die Reinigung und Desinfektion der Güter-Transport-Wagen zu ersehen sind, vorzunehmen.

Für möglichst rasche Verbringung der Wagen dorthin ist Sorge zu tragen.

Hiebei sind die Desinfektionsplakate an den Wagen zu belassen und diesen eigene Lieferscheine (Desinfektions-Lieferscheine) beizugeben.

Die vorschriftsmäßige Reinigung der mit geschlachtetem Vieh beladenen Wagen kann auch von der Entlade- oder Zugs-Endstation bewirkt werden, in welchem Falle die Zuführung zur Desinfektionsstation zu unterbleiben hat.

Da die zum Transport von Kleinvieh verwendeten direkten Gepäck-, Dienst- und Eilgutwagen nicht unmittelbar nach der jedesmaligen Benützung desinficirt werden können, so ist die Beiladung unterwegs gestattet und hat die Desinfektion solcher Wagen auf der Zugs-Endstation zu geschehen. Diese Wagen dürfen zur Beförderung von Vieh nur dann benützt werden, wenn ein passender Raum im Zug sonst nicht vorhanden ist.

Für die nach bayerischen Staatsbahnstationen zur Aufgabe gebrachten lebenden Thiere werden die Desinfektionsgebühren von der Aufgabestation, bei Umkartirungen von der bayerischen Grenz-Eingangsstation oder jener Station, welche die Weiterbehandlung nach der bayerischen Bestimmungsstation vornimmt, gleichzeitig mit den Frachtbeträgen unter gehöriger Vormerkung auf dem Beförderungsscheine und dem zugehörigen Stamme eingehoben.

Wird eine Sendung lebender Thiere auf der ursprünglichen Bestimmungsstation nicht ausgeladen, sondern weiterbehandelt, so ist auf dem neuen Beförderungsscheine kurz vorzumerken, daß die Desinfektionsgebühr bereits in N. erhoben worden ist.

Bei dem Versand nach Stationen fremder Verwaltungen ist die Einhebung der Desinfektionsgebühren Aufgabe der Empfangsstation, weßhalb bei solchen Sendungen, welche nicht direkt behandelt werden können, auf dem Beförderungsscheine und dem Stamme vorzumerken ist: Die Desinfektionsgebühr wird in N. erhoben.

Für die mit direkter Behandlung von Stationen fremder Verwaltungen eintreffenden Sendungen wird die Desinfektionsgebühr von der Empfangsstation vereinnahmt und auf dem Beförderungsscheine vorgetragen.

Bei der etwaigen Weiterbehandlung solcher Sendungen auf eine bayerische Station ist die Desinfektionsgebühr mit der Fracht auf dem neu ausgestellten Beförderungsscheine zu verrechnen.

Bei den abgehenden Sendungen des Wechselverkehres hat die Einhebung der Desinfektionsgebühren und der Vortrag derselben in der Frachtkarte zu unterbleiben, dagegen ist bei den angekommenen Sendungen des Wechselverkehrs die Desinfektionsgebühr in die Spalte „Auslagen und Nebengebühren der Unterwegs- und Empfangsstationen" der Frachtkarte mit entsprechender Bezeichnung einzustellen.

Die Verrechnung der in den Güterfrachtkarten vorgetragenen Desinfektionsgebühren erfolgt gleich jener der übrigen auf den Karten enthaltenen Beträge in den Nachweisungen und Zusammenstellungen.

Bei der Abfertigung von Militärtransporten gegen Stundung der Fahrtaxen unterbleibt die Einhebung der Desinfektionsgebühren, während bei der Baarzahlung der Fahrtaxen, und zwar sowohl bei der Abfertigung im internen wie im Wechselverkehr, die Desinfektionsgebühren ausnahmslos bei der Aufgabestation zu erheben und mit der Transportgebühr unter Vortrag auf dem Militärfahrschein in dem Verzeichnisse über bezahlte Militärtransportgebühren zu verrechnen sind.

Für die Desinfektion der zur Beförderung von Thieren benutzten Eisenbahnwagen, sowie für die vom Absender vor der Beladung der Wagen verlangte Desinficirung wird für einen einbödigen Wagen 1 Mark, für einen mehrbödigen Wagen 2 Mark, bei Sendungen von Kleinvieh in Einzelsendungen für jedes Stück 10 Pfg., höchstens 50 Pfg. für die Sendung berechnet.*

---

* Italienische Geflügeltransportwagen sind leer und unplombirt, weder gereinigt noch desinfizirt, mit der Aufschrift „Zur Desinfektion leer an den Versender zurück" versehen, an die italienische Versandtstation zurückzuleiten. (D. B. 16 v. J. 1892.)

Wenn sich in Desinfektionswagen Barrieren oder andere Ladegeräthe befinden, so müssen diese Wagen auf dem Wege zur Desinfektionsstation plombirt nnd im Lieferscheine als plombirt bezeichnet werden. Im Lieferscheine sind die betr. Geräthe nach Art und Zahl vorzutragen. (D. B. 43 v. J. 1893.)

Der Frachtberechnung für die Beförderung lebender Thiere in Wagenladungen wird der Flächenraum der benutzten Eisenbahnwagen zu Grunde gelegt, auch wenn in Ermangelung der angeforderten Wagen mit geringerer Ladefläche Wagen mit größerer Ladefläche gestellt werden müssen. Bruchquadratmeter werden auf ganze Quadratmeter in der Weise abgerundet, daß Flächen bis einschließlich 0,5 qm gar nicht, größere aber für ein ganzes Quadratmeter gerechnet werden. Bei Verwendung mehrerer Wagen zu einer Sendung erfolgt die Abrundung der Bruchquadratmeter für jeden Wagen besonders, die Abrundung der Fracht dagegen nur einmal.

Für lebende Thiere, welche in besonderen Fahrzeugen (Menageriewagen und dergleichen) verladen sind, wird ohne Rücksicht auf ihre Zahl die für die betreffende Thierart bei Auflieferung in Wagenladungen zu berechnende Fracht, für das Fahrzeug aber nichts erhoben. Für einzelne Thiere, welche in Wagen mit Panoramen, Caroussels oder dergl. verladen sind, wird Fracht nicht besonders berechnet.

In den Wagenladungstaxen für Groß- und Kleinvieh besteht kein Unterschied.

Im inneren Verkehre der k. bayer. Staatseisenbahnen wird Zuchtvieh in Wagenladungen zu der um ein Drittel geminderten Wagenladungstaxe befördert.

Im inneren Verkehre der k. bayer. Staatseisenbahnen sind die Taxen für mehrbödige und gewöhnliche Wagen gleich. Bei Stellung von 2 einbödigen Wagen statt eines mehrbödigen Wagens wird die Fracht für die Hälfte des Flächenraumes der verwendeten Wagen berechnet.

Bei Benutzung von Wagen-Unterkasten zur Beförderung von Kleinvieh wird der Flächeninhalt des Unterkastens (bei mehrbödigen Wagen der halbe Flächeninhalt des Unterkastens) der übrigen Ladefläche des Wagens hinzugerechnet und die Gesammtfläche entsprechend abgerundet. Stellt sich die getrennte Frachtberechnung für das im Wagen selbst und das im Unterkasten verladene Vieh, für letzteres nach den Stücksätzen, niedriger, so tritt diese ein.

Für Futter und krankes Vieh, welches in den Unterkästen untergebracht ist, wird im inneren Verkehre der k. bayer. Staatseisenbahnen eine Taxe nicht erhoben.

Für die Beförderung einzelner Stücke Vieh gelten im inneren Verkehre der k. bayer. Staatseisenbahnen folgende Bestimmungen:

Die aus der Tariftafel D (Seite 31 und folgende der V.-O. Heft B) zu entnehmenden Sätze kommen für einzelne Stücke, sowie

für die eine ganze Wagenladung überschießenden Stücke Vieh zur Anwendung, insoweit sich die Fracht nach den Wagenladungssätzen nicht billiger stellt.

Der Tarif für Einzelsendungen unterscheidet:
a) Pferde (in gewöhnlichen Wagen),
b) Ochsen und Zuchtstiere,
c) Kühe und Rinder,
d) Mastschweine,
e) sonstiges Kleinvieh,
f) Minimaltaxe.

Pferde werden nach Wunsch des Absenders entweder in Stallwagen — soweit solche verfügbar sind — oder in Frachtwagen befördert; ersteren Falles kommen ausschließlich die Stücktaxen, im zweiten Falle die Wagenladungstaxen oder — insofern dieses billiger ist — die Stücktaxen, mindestens aber 18 Pfennig für das Kilometer, zur Berechnung. Maulthiere unterliegen der gleichen Tarifirung.

Fohlen unter 1 Jahr (sowie auch Esel) werden bei Aufgabe einzelner Stücke zur Hälfte der Stückguttaxe für Pferde befördert, vorausgesetzt, daß bei Verwendung eines eigenen Wagens für das Kilometer mindestens die Taxe von 18 Pfennig erreicht wird.

Bei Verwendung von Stallwagen für Fohlen wird für jeden benützten Stand die ganze Stücktaxe berechnet.

Im Zweifel über das Alter der Fohlen entscheidet der Stationsvorstand.

Großvieh, als Ochsen, Rinder, Stiere, Kühe werden auch bei Aufgabe einzelner Stücke nur in eigenen Wagen befördert, wobei die tarifmäßige Taxe für jedes Stück, für die ganze Sendung aber jedenfalls nicht weniger als die im Tarife angegebene Minimaltaxe erhoben wird.

Die geringste zu erhebende Taxe bei Sendungen von Kleinvieh (ausschließlich Hunde) beträgt 0,40 Mark für die Sendung.

Bei Zusammenladung einzelner Pferde und einzelner Stücke sonstiges Großvieh in einen und denselben Wagen wird der Stücksatz für Pferde für die ganze Sendung erhoben.

Bei Zusammenladung von Pferden (auch Ponies) mit Kleinvieh oder von Großvieh mit Kleinvieh, oder von verschieden tarifirtem Kleinvieh wird die Fracht für die verschiedenen Thierarten besonders berechnet, sofern sich die Wagenladungsfracht nicht niedriger stellt.

Einzelne Stücke Kleinvieh werden zu den Stücksätzen nur in den von der Eisenbahn hiefür bestimmten Zügen befördert, soweit passender Raum vorhanden ist.

Ist für die Annahme einzelner Stücke Kleinvieh (Kälber, Schafe, Schweine, Ziegen u. s. w.) ein geeigneter Raum nicht vor-

handen (§ 46 (¹) Verkehrs=Ordnung), so kann auf Antrag des Versenders die Abfertigung unter Verwendung eines eigenen Wagens erfolgen. In diesem Falle ist — wie bei Großvieh — die Stücktaxe, jedenfalls aber nicht weniger als die Minimaltaxe zu entrichten.

Im inneren Verkehre der k. bayer. Staatseisenbahnen werden für einzelne zur Beförderung in gewöhnlichen Wagen aufgegebene Stücke Zuchtvieh, insoweit die um ein Drittel geminderte Wagenladungstaxe sich nicht billiger stellt, zwei Drittel der Stücktaxen -- mindestens aber zwei Drittel der vorgeschriebenen Minimalfrachten — erhoben.

Der Nachweis, daß die betreffenden Thiere wirklich Zuchtvieh sind, ist durch die Bescheinigung eines landwirthschaftlichen Vereins oder einer Staats= oder Gemeindebehörde zu erbringen, welche zur Ausstellung derartiger Bescheinigungen durch Bekanntmachung der der Versandstation vorgesetzten Eisenbahn=Verwaltung für befugt erklärt ist. Für Zuchtpferde können derartige Bescheinigungen auch von dem Generalsekretariat des Unionklubs in Berlin und, bei Beförderung von oder nach den Landesgestüten oder den durch letztere eingerichteten Beschälstationen, von den betreffenden Gestütsverwaltungen ausgestellt werden.

Für Pferde u. s. w. in besonders eingerichteten Stallungswagen werden die nachstehenden Sätze berechnet. Dieselben sind unterschieden, wie folgt:

für 1 Stück,
„ 2 in einem Wagen verladene Stücke,
„ 3 in einem Wagen verladene Stücke,
„ jedes in demselben Wagen verladene weitere Stück.

Für das Kilometer werden erhoben:

für 1 Stück	0,30	Mark
„ 2 in demselben Wagen verladene Stücke	0,40	„
„ 3 in demselben Wagen verladene Stücke	0,50	„
„ jedes in demselben Wagen verladene weitere Stück	0,10	„

unter Zuschlag einer Expeditionsgebühr
von 1,00 Mark für das Stück.

Für Kleinvieh (einschließlich Hunde) in Käfigen, Kisten, Säcken und dergleichen werden die Eilstückgutsätze berechnet, insoweit nicht die Abfertigung als Wagenladung zu erfolgen hat.

Die gleiche Frachtberechnung tritt für Einzelsendungen wilder Thiere in Käfigen ein, soweit nicht die Stellung eines besonderen Wagens gefordert wird.

Zuladungen und theilweise Ausladungen auf Unterwegsstationen sind zulässig.

Einzelne Züge sind von der Viehbeförderung überhaupt aus- geschlossen, während andere nur gegen Bezahlung des aus der Tariftafel (Anlage D, Heft B der V.-O) zu ersehenden Zuschlages benützt werden können. Die Züge, welche von der Viehbeförderung ganz ausgeschlossen oder nur beschränkt hiezu benützbar oder zur Viehbeförderung nur gegen Entrichtung eines Frachtzuschlages zu benützen sind, werden jeweils bei Beginn einer neuen Fahrordnung im Verordnungsblatt bekannt gegeben.*

Praktischer Fall.

Der Viehhändler Jakob Kahner aus Obernbreit bringt am 15. November 1893 zu Zug 1364 in Murnau eine Sendung Vieh, bestehend aus 3 Ochsen und 1 Kuh, zur Aufgabe, mit dem Ersuchen, diese Sendung in einem Wagen zu 16 □ m Bodenfläche unter Benützung von Personenzügen auf dem kürzesten Wege nach Station Marktbreit zu befördern. Die Behandlungs- und Berechnungsweise ist zu schildern.

Vor allem muß der betreffende Expedient an der Hand des graphischen Fahrplanes (hier für die Winter-Fahrordnung 1893/94) den Weg festzustellen suchen, welchen der Wagen unter Beachtung der Leitungsvorschriften zu durchrollen hat, und hiebei gleichzeitig diejenigen Züge genau bezeichnen, welche gemäß V.-Bl. 66 von 1893 entweder von der Viehbeförderung ganz ausgeschlossen sind oder nur gegen Zahlung des Frachtzuschlages für Personenzugsbeförderung benützt werden dürfen. Nach den Leitungsvorschriften, welche dem General-Kilometerzeiger (Nachtrag VII) für die k. b. Staatseisenbahnen zu entnehmen sind, instradirt die Station Murnau ihre Sendungen nach Marktbreit, wenn nicht anderweitig verlangt ist, über Pasing, Allach, Berolzheim, und beträgt diese Entfernung nach dem General-Kilometerzeiger 317 Kilometer.

Der Wagen nimmt im speciellen folgenden Weg:

ab	Murnau	Personenzug	1364	um	7^{55}**
an	München C.	"	1364	"	10^{43}
ab	"	"	213	"	1^{15}
an	Treuchtlingen	"	213	"	5^{31}
ab	"	"	409	"	VII^{07}
an	Marktbreit	"	409	"	X^{54}.

* Im inneren Verkehr von Bayern muß der Transportpreis für Viehsendungen jederzeit bei der Aufgabe bezahlt werden. Nachnahmebelastung ist ausgeschlossen.

** Die Expedition Murnau hat die Zugwechselstation München C.-B. rechtzeitig von dem E[illegible]es Viehwagens zu verständigen.

Die Personenzüge 1364, 213 und 409 können nur gegen Entrichtung des Frachtzuschlages für Benützung von Personenzügen in Anspruch genommen werden.

Bei Personenzug 409 ist außerdem noch die Genehmigung des für die Zugangsstrecke zuständigen k. Oberbahnamtes (München) Bedingung. Wird diese Genehmigung nicht erholt, so läuft der Wagen ab Treuchtlingen mit Güterzug 1919, und zwar

ab Treuchtlingen VII^{46}
an Marktbreit II^{20}.

In diesem Falle ist der Personenzugszuschlag nur für die Strecke Murnau—Treuchtlingen zu bezahlen; Güterzug 1919 ist zu den gewöhnlichen Taxen benützbar.*

Nun wäre der Berechnungsmodus für die Viehsendung durchzugehen und zwar zu untersuchen, ob die Wagenladungstaxe, die Stücktaxe oder die Minimaltaxe bei Verwendung eines eigenen Wagens einzuheben ist.

Die Gegenüberstellung der einzelnen Beträge ergibt die Stücktaxe, nachdem die Minimaltaxe überschritten und die Wagenladungstaxe nicht erreicht ist, was aus nachstehender Aufstellung zu ersehen ist. Die Wagenladungstaxe beträgt bei einer Entfernung von

---

* Ein Beförderungsschein und eine Thierfrachtkarte darf nicht mehr als einen mit lebenden Thieren beladenen Wagen umfassen. Auf dem Beförderungsscheine und der Thierfrachtkarte ist genau vorzumerken, ob und für welche Strecken und Züge der Zuschlag bezahlt ist.

Des Weiteren sind dortselbst die sämmtlichen Züge vorzutragen, welche für die Beförderung auf den Linien der bayr. Staatseisenbahnen vom Versender in Aussicht genommen sind. Von den Zugwechselstationen ist diese Eintragung zu prüfen, event. zu ergänzen, bezw. zu berichtigen.

Muß die Beförderung eines mit lebenden Thieren beladenen Wagens, welcher für einen zuschlagspflichtigen Zug abgefertigt ist, mit einem ohne Zuschlag zu benützenden Zuge erfolgen, so ist der bezahlte Zuschlag an den Aufgeber gegen Quittung zurückzubezahlen. Muß ein mit einem zuschlagspflichtigen Zuge von weiterher eingetroffener Wagen aus Betriebs- oder sonstigen Rücksichten unterwegs ausgestellt und mit einem ohne Zuschlag zu benützenden Zuge weiterbefördert werden, so ist dieser Vorgang unter genauer Bezeichnung der ohne Zuschlag zu benützenden Theilstrecke auf dem II. und III. Abschnitte des Beförderungsscheines bezw. auf der Thierfrachtkarte durch den Stationsvorstand oder dessen Stellvertreter unterschriftlich zu bestätigen. Auf Grund einer solchen Bestätigung ist die Bestimmungsstation ermächtigt, die treffende Quote des bezahlten Zuschlags dem Begleiter der Sendung gegen Quittung zurückzuvergüten und letztere durch Vermittelung der Güterexpedition an die Versandstation unter Anrechnung des vergüteten Betrages zu kartiren. Die Gepäckabfertigungsstelle der Versandstation hat den Eintrag auf dem Stamm des Beförderungsscheines bezw. auf der Thierfrachtkarte zu berichtigen und die eingegangene Quittung als Beleg der berichtigten Stelle beizukleben. Bei unbegleiteten Sendungen erfolgt die Rückvergütung an den Aufgeber.

(§ 20 der allgemein. Abf.-Vorschr.)

317 km und 16 □m Bodenfläche nach den auf Seite 47 u. s. f. Heft B der V.=O. enthaltenen Tariftabellen: . . 119 M. 90 Pf.
die Minimaltaxe . . . . 57 „ 10 „
die Stückguttaxe . . . . 82 „ 85 „
(Stücktaxe für 3 Ochsen (21 M. 90 Pf.) 65 M. 70 Pf.
Stücktaxe für 1 Kuh . . . . . 17 „ 15 „)
welch letztere zur Anwendung kommt.

Der Frachtzuschlag für die Beförderung mit Personenzügen ist im ersten Falle (Benützung des Zuges 409 ab Treuchtlingen) für die ganze Strecke zu bezahlen und beträgt

Murnau—Marktbreit 317 km = 25 M. 40 Pf.

Im zweiten Falle (Benützung des Güterzuges 1919) beträgt dieser Zuschlag:

Murnau—Treuchtlingen 203 km = 16 M. 20 Pf.

Berücksichtigt man nun noch die zu entrichtende Desinfektionsgebühr von 1 M., so ergibt sich als Gesammtfracht für diese Viehsendung im ersten Falle 109 M. 25 Pf., im zweiten Falle 100 M. 05 Pf., welche sich nach entsprechender vorschriftsmäßiger Aufrundung auf 109 M. 30 Pf. bezw. 100 M. 10 Pf. erhöht.

Angenommen wird, daß der Begleiter des Wagens im Besitze einer Fahrkarte Murnau—Marktbreit ist, andernfalls wäre noch die Taxe für den Begleiter mit 6 M. 30 Pf. einzuheben. Daß der Begleiter im Besitze der Fahrkarte ist, muß auf den Begleitpapieren an treffender Stelle vorgetragen werden.

(Auf den k. preußischen und k. sächsischen Staatsbahnen hat in allen Fällen der Beförderungsschein als ausschließlicher Fahrtausweis der Viehbegleiter zu dienen und ist daher auf den genannten Bahnen die Benützung von Rückfahrkarten, zusammengestellten Fahrscheinheften u. s. w. seitens der das Vieh begleitenden Personen nicht gestattet. V.=Bl. Nr. 26/1891.)

Anmerkung 1: Ueber die Aufgabe und bezw. Abfertigung von lebenden Thieren besagen die Zusatzbestimmungen zu § 18, Abschnitt B. der allgemeinen Abf.-Vorschr. Folgendes:

Es werden abgefertigt:

Kleinvieh (einschließlich Hunde) in Käfigen, Kisten, Säcken und dergl., sowie wilde Thiere in Käfigen

a) bei Aufgabe als Gepäck oder Expreßgut durch die Gepäckabfertigungsstellen mittelst Gepäckscheins,
b) bei Aufgabe als Eilgut durch die Eilgutexpeditionen auf Eilfrachtbrief mittelst Eilfrachtkarte.

Alle sonstigen Sendungen lebender Thiere durch die Gepäckabfertigungsstellen und zwar:

a) wenn die Sendungen begleitet sind, mittelst Beförderungsscheins,
b) wenn die Sendungen ohne Begleitung angenommen werden (§ 21 Abs. 8) auf Frachtbrief mittelst Thierfrachtkarte.

Beförderungsschein und Thierfrachtkarte werden im Wege des Durchschreibeverfahrens ausgefertigt; die mit Blei geschriebene Ausfertigung der letzteren gilt als Stamm, die zweite als Karte, welche die Sendung begleitet.

Die beiden Ausfertigungen der Thierfrachtkarte werden im Uebrigen ebenso behandelt, wie Stamm und Karte des Beförderungsscheins.

Die Thierfrachtkarte enthält zwar eine Abtheilung für „Ueberweisung der Versandstation", die bayer. Zusatzbestimmung Nr. 4 zu § 44 der Verkehrs-Ordnung wird jedoch hiedurch nicht berührt.

Für die Richtigkeit der Gebührenberechnung auf dem Beförderungsscheine und der Thierfrachtkarte haftet die Versandabfertigungsstelle; die Empfangsabfertigungsstelle ist deshalb nicht verpflichtet, die Gebührenberechnung nachzuprüfen.

(Hinsichtlich der Verladung und Beförderung von lebenden Thieren auf den bayerischen Eisenbahnen siehe auch Anhang I der allgem. Abf.-Vorschr.)

Anmerkung 2. Es ist Veranlassung gegeben, diejenigen Vorschriften, welche die Abwendung von Schaden bei Thiersendungen bezwecken, zur sorgsamsten Beachtung in Erinnerung zu bringen. Nach § 8 der Bekanntmachung des k. Staatsministeriums des k. Hauses und des Aeußern vom 2. September 1879 bezw. § 44 Abs. 4 der Verkehrs-Ordnung und Zusatzbestimmung II hiezu darf Großvieh in Wagenladungen nur mit Begleitung zur Beförderung angenommen werden. Diese Vorschrift bezweckt, eine sachverständige Wartung und Beaufsichtigung der Thiere zu sichern und dadurch den besonderen Gefahren vorzubeugen, welche mit der Eisenbahnbeförderung für die Thiere verbunden sind. Wenn auch die Eisenbahn für den aus diesen Gefahren entstehenden Schaden nicht haftet, so ist sie gleichwohl von der bei diesen Sendungen erforderlichen besonderen Fürsorge nicht entbunden; es obliegt vielmehr den Dienststellen, darüber zu wachen, daß der mit der Beigabe der Begleitung angestrebte Zweck nicht etwa durch das Verhalten der Begleiter von vornherein vereitelt wird. In dieser Beziehung muß darauf aufmerksam gemacht werden, daß es nach der Natur der Sache und nach der ausdrücklichen Vorschrift in § 44 Abs. 4 der Verkehrsordnung die Regel zu bilden hat, daß die Begleiter ihren Platz in den Viehwagen nehmen. Ausnahmen sind nur nach dem pflichtmäßigen Ermessen des Stationsvorstandes zugelassen, wobei namentlich die Länge des Beförderungsweges, die Art und Weise der Verladung sowie das Verhalten der Thiere in Betracht zu ziehen ist. Unter allen Umständen ist jedoch darauf zu dringen, daß in Stationen mit längerem Aufenthalte, insbesondere in Zugwechselstationen, die Begleiter nach dem Zustande und dem Verhalten der Thiere sehen und ihnen die erforderliche Wartung und Pflege angedeihen lassen. Etwa nöthige Maßnahmen in dieser Richtung sind gegebenen Falls auf Grund der Bestimmungen in § 44 Abs. 2 und 4 der Verkehrsordnung sowie der Zusatzbestimmung IV Nr. 2 hiezu auch gegen den Widerspruch der Begleiter zu erzwingen. Schließlich muß noch die Vorschrift in § 7 der erwähnten höchsten Bekanntmachung bezw. in § 142 der Fahrdienst-Instruktion eingeschärft werden, wonach das Rangiren der mit Thieren beladenen Wagen auf das dringendste Bedürfniß zu beschränken und stets mit besonderer Vorsicht vorzunehmen ist. D. B. 74 v. J. 1893.

Anmerkung 3. Zu jeder Sendung, und wenn eine Sendung aus mehr als einer Wagenladung besteht, zu jedem Wagen, wird ein Begleiter zum Fahrpreise von 2 Pfennig für das km zugelassen; als Fahrtausweis dient in einem solchen Falle der Beförderungsschein. Ausnahmsweise kann Begleitern die Fahrt im Dienstwagen, in einem Güterwagen oder in einem Personenwagen III. Kl. gestattet werden. Begleiter über die vorbemerkte Zahl hinaus haben Fahrkarten zu lösen. Bei Beförderung in Güter- oder Eilgüterzügen, sowie in Sonderzügen zahlen sie pro km 2 Pf. Als Fahrtausweis dient in diesem Falle der Beförderungsschein.

———

III. Güterdienst.

Güterdienst im Allgemeinen, Wagenverwendung, Wagenutensilien, Uebergabs- und Uebernahmsdienst, Gütersammeldienst.

Wie regelt sich der Frachtentransport auf den Eisenbahnen?

Der Frachtentransport auf den Eisenbahnen ist durch Reglements und Tarife bestimmt und geordnet.

Was betreffen diese Vorschriften zunächst?

Die reglementarischen Vorschriften betreffen hauptsächlich die Ordnung der Abgabe und Annahme, die Beförderung (Transport) der Güter, die Formen des Frachtgeschäftes, die Haftverbindlichkeiten, also zumeist die rechtlichen Verhältnisse des Transportgeschäftes zwischen den Bahnverwaltungen und den Parteien.

Die tarifarischen Vorschriften hingegen betreffen hauptsächlich die in den Tarifsätzen gegebenen und abgestuften Frachtgebühren, die Eintheilung der Güter und die mit der Gebührenrechnung und den Transportkosten im engen Zusammenhange stehenden Bestimmungen, sohin also die rechnerische und kaufmännische Seite des Frachtgeschäftes.

Wo sind die Bestimmungen, soweit sie den internen bayerischen und deutschen Verkehr betreffen, zusammengefaßt?

In der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands und im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif.

Wem steht der Erlaß und die Aenderung der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands zu?

Dem Bundesrath.

Hinsichtlich der bayerischen Staatseisenbahnen jedoch der k. b. Staatsregierung, nachdem die selbständige Verwaltung und die Betriebseinrichtung der bayerischen Staatseisenbahnen ein dem Königreiche Bayern durch die Reichsverfassung gewährleistetes Reservatrecht bilden.

Welche Bestimmungen und Reglements sind für den Güterverkehr maßgebend?

Mit dem 1. Januar 1893 sind für den inneren deutschen Verkehr, sowie für den Güter- (incl. Vieh- und Fahrzeug-Verkehr) mit Oesterreich, Ungarn, der Schweiz, Italien, Frankreich, Belgien, den Niederlanden, Luxemburg und Rußland* neue reglementarische Bestimmungen in Kraft getreten.

Dieselben sind enthalten:

a) für den inneren deutschen Verkehr in der „Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands“, welche mit einigen Modificationen auch für die bayerischen Eisenbahnen zur Einführung gelangte (Heft A—D);

b) für den internationalen Verkehr mit den Bahnen der eingangs genannten Staaten in dem „Internationalen Uebereinkommen für den Eisenbahn-Frachtverkehr“.

Letzteres ist abgedruckt im Abschnitt IV des Betriebsreglements des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen** vom 1. Januar 1893, sowie in den verschiedenen am 1. Januar 1893 in Kraft getretenen neuen reglementarischen Bestimmungen für die oben genannten Auslandsverkehre und zwar unter Hinzufügung der für den Vereinsverkehr bezw. die sonstigen direkten Verkehre von den Eisenbahnen beschlossenen zusätzlichen Bestimmungen.

Zwischen den nach der deutschen Verkehrsordnung und den nach dem Internationalen Uebereinkommen abzufertigenden Sendungen ist in Hinsicht auf die Abfertigung strenge zu unterscheiden,

---

* Die Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens gelten auch für den Verkehr mit den k. rumänischen Staats-Eisenbahnen, da derselbe dem Vereins-Betriebs-Reglement unterliegt.

** Der Verein ging aus dem Verbande deutscher Eisenbahndirektionen hervor, zu welchem sich im Jahre 1846 die preußischen Bahnen zusammengethan hatten. Auf der Verbandsversammlung zu Köln im folgenden Jahre wurde beschlossen, die Vereinigung auf die weiteren deutschen Bahnen auszudehnen und constituirte sich auf der Generalversammlung zu Hamburg am 26. November 1847 der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen, welchem seit Längerem auch viele außerdeutsche Bahnen beigetreten sind. Im Jahre 1850 wurde das erste Vereinsgüterreglement verausgabt. Die inneren Angelegenheiten des Vereins sind durch ein Statut geregelt, dessen § 1 lautet: „Der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen hat den Zweck, durch gemeinsames Berathen und einmüthiges Handeln das eigene Interesse und dasjenige des Publikums zu fördern.“ Dem Vereine gehören an die sämmtlichen Eisenbahnen Deutschlands, ausnahmlich weniger Lokal- und Sekundärbahnen, ferner fast sämmtliche Eisenbahnen der österreich-ungarischen Monarchie, die luxemburgischen, niederländischen und rumänischen Hauptbahnen, mehrere belgische Bahnen und die Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn. Nicht zu verwechseln mit dem Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen ist der „Deutsche Eisenbahnverkehrsverband“. Der deutsche Eisenbahnverkehrsverband ist eine im Jahre 1886 gegründete freie Vereinigung der deutschen Eisenbahnen,

da für beide Arten von Sendungen zum Theil verschiedene Abfertigungsformen und Grundsätze bestehen.

Es ist deshalb bei der Uebernahme des Frachtbriefes zunächst zu prüfen, ob es sich um eine Sendung handelt, auf welche die Verkehrsordnung oder das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet, oder ob der Bestimmungsort der Sendung weder im Bereiche der Verkehrsordnung, noch in demjenigen des Internationalen Uebereinkommens liegt.

Die Beförderung von Eil- und Frachtgütern im inneren Verkehre der k. bayerischen Staatseisenbahnen erfolgt nach den Bestimmungen der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands und den beigefügten Zusatzbestimmungen. (Verkehrsordnung Heft C.)

Von den letzteren sind die für alle Eisenbahnen Deutschlands gemeinsam in lateinischer Druckschrift, die außerdem für den Verkehr auf den k. bayerischen Staatseisenbahnen giltigen in lateinischer Cursivschrift gedruckt.

Für die Anwendung der V.-O. für die Eisenbahnen Deutschlands auf den bayerischen Eisenbahnen gelten nachstehende Vorbehalte:

1. Die Bewilligung abweichender Bestimmungen für Bahnen untergeordneter Bedeutung, sowie dort, wo dieses durch die Eigenart der Betriebsverhältnisse bedingt erscheint gemäß Absatz 2 der Eingangsbestimmungen, denn die Zulassung von Abweichungen von den Vorschriften des § 52 Abs. 1 der V. O. gemäß Abs. 2 dieses Paragraphen erfolgt ausschließlich durch das k. Staatsministerium des k. Hauses und des Aeußern.

---

welche gemäß § 1 der Satzungen „die Fortbildung der die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Gütern betreffenden Dienstzweige, sowie die Herbeiführung einer thunlichen Uebereinstimmung der hierauf bezüglichen Vorschriften, insbesondere über die Abfertigungs- und Abrechnungsverfahren unter Beachtung der Grenzen des Geschäftsgebiets der ständigen Tarifkommission, bezw. der in Tarifangelegenheiten abzuhaltenden Generalconferenzen der deutschen Eisenbahnverwaltungen" bezweckt. Der deutsche Eisenbahnverkehrsverband zählt gegenwärtig über 60 Mitglieder und umfaßt alle deutschen Staats- und Privatbahnen mit Ausnahme einiger kleiner Nebenbahnen; außerdem gehören dem Verbande die Verwaltungen der holländischen Eisenbahn und der Betriebsgesellschaft der niederländischen Staatseisenbahnen als berathende Mitglieder an; dieselben nehmen an den Abstimmungen nicht theil und werden durch Verbandsbeschlüsse nur insoweit gebunden, als sie dieselben freiwillig annehmen. Der deutsche Eisenbahnverkehrsverband hat während seines kurzen Bestandes eine sehr reiche Thätigkeit im Interesse der Herstellung einer gemeinsamen Ordnung in Bezug auf das Expeditionswesen entwickelt; von gemeinsamen Einrichtungen sind insbesonders die Kundmachungen des Verbandes zu erwähnen, welche im Anhange zum jeweiligen D. V. Nr. 1 aufgeführt sind.

2. die Vorschriften über die Beschaffenheit des für die Frachtbriefe zu verwendenden Schreibpapieres (§ 52 Absatz 1 der Verkehrsordnung) werden durch das k. Staatsministerium des k. Hauses und des Aeußern erlassen.
3. Ob für die der Eisenbahn gemäß § 53 Absatz 3 der Verkehrsordnung obliegende Feststellung des Gewichts der Stückgüter eine Gebühr erhoben wird, bestimmt der Tarif.
4. Die Verkehrsordnung, sowie Aenderungen derselben werden für die bayerischen Eisenbahnen durch das Gesetz- und Verordnungsblatt für das Königreich Bayern veröffentlicht.

Für den Verkehr der Stationen Asch, Eger, Franzensbad, Haslau, Selb und Waldsassen unter sich besteht ein besonderer Tarif in österreichischer Währung.

Rücksichtlich des Verkehrs nach und von den bayerischen Lokalbahnstationen wird auf die hiefür giltigen Sonderbestimmungen und Tarife verwiesen. (Heft D der V.-O.)

Aenderungen und Ergänzungen werden durch das „Verordnungs- und Anzeigeblatt der k. Bayerischen Verkehrs-Anstalten“ bezw. durch den „Tarifanzeiger der Generaldirektion der k. Bayerischen Staatseisenbahnen“ öffentlich bekannt gemacht.

Im Verkehre aus Bayern nach anderen deutschen Bahnen kommt ebenfalls die V.-O. zur Anwendung und zwar wie sie im deutschen Eisenbahn-Gütertarif Theil I nebst Zusatzbestimmungen abgedruckt ist.

Der deutsche Eisenbahn-Gütertarif dient allen deutschen Verkehren als Unterlage und zwar als gemeinsamer Theil I. Beispielsweise wird im badisch-bayerischen, bayerisch-sächsischen, bayerisch-württembergischen Güterverkehre 2c. kein Theil I, sondern nur ein Theil II ausgegeben.

Die Veröffentlichung des gemeinsamen Theiles I — Deutscher Eisenbahn-Gütertarif — erfolgt durch die geschäftsführende Verwaltung (K. E. D. Berlin) im Deutschen Reichs- und k. preußischen Staatsanzeiger und in der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Die Theile II werden durch die betreffenden Verwaltungen erstellt.

Die Bestimmungen der V.-O. finden Anwendung auf den Verkehr sämmtlicher Eisenbahnen Deutschlands. Auf den internationalen Verkehr dieser Bahnen findet die Verkehrsordnung nur insoweit Anwendung, als derselbe nicht durch besondere Bestimmungen geregelt ist.

Die Bestimmungen der V.-O. finden auch in folgenden Fällen Anwendung:

a) wenn eine Sendung das Gebiet eines fremden, an dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890 betheiligten Staates transitirt, sofern deren Abgangs- und Endstation im Gebiet des deutschen Reichs liegen und einer deutschen Eisenbahnverwaltung der Betrieb der fremden Linie angehört.

(Dieser Fall ist gegeben, wenn beispielsweise eine Sendung von Waldsassen nach Rehau aufgegeben wird. Diese Sendung ist nach der bestehenden Instradirung über Eger, Franzensbad, Asch zu leiten, tritt also v o r Eger in Oesterreich ein und verläßt dieses Land wieder n a ch der Station Asch. Die auf österreichischem Gebiete liegende Eisenbahnstrecke wird aber von Bayern betrieben; Absende- und Bestimmungsstation liegen in Bayern.

Desgleichen ist eine Sendung von Mainz nach Konstanz, welche mit der badischen Bahn über Basel und Schaffhausen geleitet wird, dem internationalen Uebereinkommen nicht unterworfen, weil in diesem Falle Abgangs- und Bestimmungsstation in Deutschland liegen und die Sendung das Ausland nur transitirt und zwar auf einer Bahn, deren Betrieb auch auf schweizerischem Gebiete einer deutschen Verwaltung angehört. Würde die erwähnte Sendung aber von Basel an durch Vermittlung der schweizerischen Bahnen nach Konstanz geleitet, so wäre der Transport als ein internationaler im Sinne des Uebereinkommens zu betrachten, weil in diesem Falle der Transit über das fremde Gebiet durch fremde Bahnen vermittelt wird.)*

b) Wenn eine Sendung von irgend einer Station der Eisenbahnen Deutschlands nach dem Grenzbahnhofe eines an dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890 betheiligten Nachbarstaates, in welchem die Zollbehandlung erfolgt, oder nach einer Station stattfindet, welche zwischen diesem Bahnhofe und der Grenze liegt, es sei denn, daß der Absender für eine solche Sendung die Anwendung des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr durch Aufgabe mit einem internationalen Frachtbriefe verlangt. Das Gleiche gilt auch für Transporte in umgekehrter Richtung.

Es ist demnach beispielsweise eine Sendung von München nach Salzburg (bayer. Bahnhof), wo die Zollbehandlung stattfindet, oder von da nach München dem internationalen Uebereinkommen nur dann unterworfen, wenn dessen Anwendung verlangt,

* Siehe Gerstner, Internationales Eisenbahnrecht.

d. h. wenn die betreffende Sendung mit einem internationalen Frachtbriefe zur Aufgabe gebracht wird. Ist dies nicht der Fall und wird die Sendung mit einem deutschen Frachtbriefe zur Aufgabe gebracht, so erfolgt die Abfertigung auf Grund der V.-O. Nicht die Verkehrsordnung, sondern das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr findet Anwendung auf den Verkehr zwischen den Stationen Asch, Haslau, Franzensbad einerseits und den übrigen Stationen der k. bayer. Staatseisenbahnen andererseits, soweit dieser Verkehr über Eger geleitet wird, ferner auf den Verkehr zwischen den Stationen Haslau, Franzensbad und Eger einerseits und den übrigen Stationen der k. bayer. Staatseisenbahnen andererseits, soweit dieser Verkehr über Asch geleitet wird.

In diesen Fällen handelt es sich eben nicht um Sendungen nach und von Grenzbahnhöfen, in denen die Zollabfertigung erfolgt, sondern um Sendungen nach und von Stationen, welche jenseits des Grenzbahnhofes auf österreichischem Gebiete liegen.

Das internationale Uebereinkommen findet Anwendung auf alle Sendungen von Gütern, welche auf Grund eines durchgehenden (internationalen) Frachtbriefes aus dem Gebiete einer der vertragschließenden Staaten in das Gebiet eines anderen vertragschließenden Staates auf denjenigen Eisenbahnstrecken befördert werden, welche zu diesem Zwecke in der dem Uebereinkommen beigegebenen Liste* bezeichnet sind. (Die Ausnahmen im Grenzverkehr wurden bereits genannt, wobei noch auf die Ausschr. in den Tarifanzeigern Nr. 66 und 68 v. J. 1892 aufmerksam gemacht werden will.)

Das internationale Uebereinkommen bezieht sich, wie bereits erwähnt, nicht auf diejenigen Transporte, welche sich innerhalb der Grenzen eines und desselben Staates bewegen.

Für diesen inneren oder internen Verkehr gelten lediglich die Bestimmungen der einzelnen Staaten.

Durch die Annahme eines internationalen Frachtbriefes seitens der Eisenbahn wird der Frachtvertrag zwischen dem Absender und der Eisenbahn für die gesammte Transportstrecke abgeschlossen, auch wenn zwischen den an der Beförderung betheiligten Eisenbahnen keine direkten Verkehre bestehen.

Das Vorhandensein direkter Verkehre ist also zur Anwendung des internationalen Uebereinkommens nicht nothwendig.

Das internationale Uebereinkommen findet n u r Anwendung auf die Beförderung von Gütern auf der Eisenbahn.

---

* Die Liste jener Bahnen, welche in den Geltungsbereich des internationalen Uebereinkommens gehören, ist im Verordnungsblatt Nr. 13 v. J. 1893 abgedruckt; Aenderungen s. in den V. O. Bl. Nr. 20, 32, 34, 39, 43, 55, 72 und 84 v. J. 1893.

Die Anwendung des Uebereinkommens ist demnach ausgeschlossen für den Transport von Personen, sowie für denjenigen Transport von Sachen, welcher als ein Anhang des Personentransportes zu betrachten ist, wie beispielsweise für Reisegepäck.

Nachdem jedoch Reisegepäck, Fahrzeuge u. s. w. sowohl bei der Gepäck-Expedition als auch bei der Güter-Expedition aufgeliefert werden können, so ist das unterscheidende Moment für solche Sendungen jenes, ob sie bei den Gepäck-Expeditionen gegen Beförderungsschein oder bei der Güter-Expedition mittelst des vorgeschriebenen Frachtbriefes aufgeliefert werden. Werden sie bei den Gepäck-Expeditionen gegen Beförderungsschein aufgeliefert, so sind sie den Bestimmungen des internationalen Uebereinkommens entzogen.

Die Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens finden keine Anwendung auf die Beförderung folgender Gegenstände:

1. derjenigen Gegenstände, welche auch nur in einem der am Transporte betheiligten Gebiete dem Postzwange unterworfen sind;
2. derjenigen Gegenstände, welche wegen ihres Umfanges, ihres Gewichtes oder ihrer sonstigen Beschaffenheit nach der Anlage und dem Betriebe auch nur einer der Bahnen, welche an der Ausführung des Transportes theilzunehmen haben, sich zur Beförderung nicht eignen;
3. derjenigen Gegenstände, deren Beförderung auch nur auf einem der am Transporte betheiligten Gebiete aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist. Die Ausführungsbestimmungen (§ 1) bezeichnen diejenigen Güter, welche, wegen ihres großen Werthes, wegen ihrer besonderen Beschaffenheit oder wegen der Gefahren, welche sie für die Ordnung und Sicherheit des Eisenbahnbetriebes bieten, vom internationalen Transport nach Maßgabe des Uebereinkommens ausgeschlossen, oder zu diesem Transporte nur bedingungsweise zugelassen sind.*

Außer den vorgenannten Reglements kommt auch noch das Betriebsreglement des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in Betracht.

Das Betriebsreglement des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen findet auf den internationalen Verkehr zwischen den

* Durchgehende Frachtbriefe über Gegenstände, welche von der Beförderung im internationalen Verkehr ausgeschlossen sind, sind zurückzuweisen, und ist, sofern die Sendung nicht auch im Geltungsbereich der B.-O. von der Beförderung ausgeschlossen ist, dem Absender anheimzustellen, dieselbe mit dem durch die B.-O. vorgeschriebenen Frachtbriefe an eine Vermittlungsadresse auf der Grenzstation aufzugeben.

Bahnen des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Anwendung. Soweit jedoch für diesen Verkehr besondere reglementarische Bestimmungen (Theil I) zur Ausgabe gelangen, kommen diese letzteren zur Anwendung. Das Betriebsreglement des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen als solches ist daher in Ermangelung von besonderen reglementarischen Vorschriften im Verkehre nach den außerdeutschen Vereinsbahnen anzuwenden, also insbesondere bei Abfertigung ab solchen Stationen, welche — weil in die direkten Tarife nicht aufgenommen — mit den einzelnen besonderen reglementarischen Vorschriften (Theil I für die verschiedenen direkten Tarife) nicht ausgerüstet sind.

Für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands einerseits und Oesterreichs und Ungarns andererseits sind erleichternde Vorschriften vereinbart und wird hiewegen auf Anhang I, Seite 85 des Vereins-Betriebsreglements verwiesen. Weitere erleichternde Vorschriften sind inzwischen für den wechselseitigen Verkehr zwischen Deutschland, Luxemburg, Oesterreich-Ungarn 2c 2c. vereinbart werden. Siehe hierüber V. O. Bl. 39|1893, 60|1893, 10|1894, 13|1894.

Die Bestimmungen in Abschnitt IV des Betriebsreglements des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen — jedoch ausschließlich der in deutscher Schrift gedruckten zusätzlichen Bestimmungen — sind, wie bereits früher erwähnt, auch maßgebend für die Abfertigung nach denjenigen außerdeutschen Bahnen, welche zwar nicht dem Vereine deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, wohl aber dem Geltungsbereiche des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr angehören, soferne für diese Verkehre nicht gleichfalls gesonderte reglementarische Bestimmungen (Theil I) bestehen. oder die abfertigende Station mit diesen reglementarischen Bestimmungen nicht versehen ist.

Was enthält der deutsche Eisenbahn-Gütertarif und auf welchem System beruht derselbe?

Der deutsche Eisenbahn-Gütertarif enthält die allgemeinen Bestimmungen für den Güterverkehr auf sämmtlichen Eisenbahnen Deutschlands auf der Grundlage der Verkehrs-Ordnung und die allgemeinen auf allen deutschen Bahnen giltigen Zusatzbestimmungen, die allgemeinen Tarifvorschriften, das Tarif-Schema und die Güterclassification.*

* Die allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification finden Anwendung im direkten Verkehr zwischen den kgl. bayer. Staatseisenbahnen und sämmtlichen übrigen deutschen Eisenbahnen, gleichviel ob die Sendungen auf Grund der Verkehrsordnung oder des Internationalen Uebereinkommens abzufertigen sind. Für den inneren bayerischen Verkehr sind die in Heft C der Verkehrsordnung enthaltenen Tarifvorschriften nebst der daselbst enthaltenen

Die Grundzüge zum Tarif-Schema und der Classification wurden zwischen den Eisenbahn-Aufsichtsbehörden und Verwaltungen Deutschlands im Einvernehmen mit dem Handelsstande, der Industrie und Landwirthschaft (Eisenbahnrath) festgestellt.

Das deutsche Classificationssystem beruht auf dem Raum- und Werthsystem, ist demnach ein sogenanntes gemischtes System, das heißt: der Preis für die Beförderung der Güter richtet sich

1. nach der Masse, in welcher sie zur Aufgabe gebracht werden: einzelne Stücke (Stückgut), Mengen von 5000 kg (halbe Wagenladungen A^1, A^2, I) und Mengen von 10000 kg (ganze Wagenladungen B, I, II, III);
2. nach dem Raum, welchen sie im Verhältniß zu ihrem Gewicht einnehmen (leichte und schwerwiegende Güter, Sperrigkeitszuschlag);
3. nach ihrem Werth bezw. der Höhe des Preises für die Gewichtseinheit (allgemeine Wagenladungsklasse A^1 und B für hochwerthige Güter, Fabrikate wie Bier ꝛc.; Specialtarifklassen I, II und III für minderwerthige Güter, Halbfabrikate wie Mehl ꝛc. und Rohprodukte, Steine, Kohle ꝛc.)
4. nach der Schnelligkeit der Beförderung (Eilgut in rasch fahrenden Zügen und Frachtgut in Güterzügen).

Die Gütertarife werden aus einer nach Gewicht und Entfernung berechneten Fracht (Streckensatz) und einer zur Deckung der Kosten der Expedition bei der Abgangs- und Ankunftsstation bestimmten Gebühr (Expeditionsgebühr) zusammengesetzt.

Abweichungen von der normalen Tarifberechnung kommen vor bei Concurrenzaufnahme mit Linien benachbarter Bahnen, bei Gewährung besonderer Taxen für bestimmte Transportartikel, bei Berücksichtigung der Nothlage einzelner Gegenden zur Erhöhung des Waaren-Absatzes bezw. Erleichterung der Zufuhr ꝛc.

Was versteht man unter Staffel- und was unter Zonen-Tarif?

Unter Staffeltarif versteht man die stufenweise Ermäßigung der Transportgebühren im Verhältnisse der Zunahme der Kilometer-Entfernungen.

Zonentarif ist jenes System, welches eine Mehrzahl von Kilometern als Entfernungseinheit zu Grunde legt. Derselbe scheidet für jede Station das ganze Land, bezw. bestimmte Verkehrsgebiete,

---

Güterclassification maßgebend. Der im deutschen Eisenbahngütertarif enthaltene Nebengebührentarif findet für die k. bayer. Stationen keine Anwendung; an dessen Stelle tritt der bayerische Nebengebührentarif in Heft C des bayerischen Lokaltarifs.

in Zonen, so daß für den Transport eines Gutes nach allen Punkten ein und derselben Zone die gleiche Fracht bezahlt wird.

Welche Unterscheidungen sind für den Güterverkehr auf den k. b. Staatseisenbahnen zu treffen?

Hier sind folgende Ausscheidungeu zu treffen:

1. Lokalverkehr;
2. Direkter Verkehr;
3. Durchgangsverkehr.

Welche Aufgabe kommt dem Lokalverkehr zu?

Der Lokalverkehr vermittelt den Güteraustausch von einer bayerischen Staatseisenbahnstation zu einer anderen bayerischen Staatsbahnstation.

Was versteht man unter der Bezeichnung „direkter Verkehr“?

Mit dem Ausdrucke „direkter Verkehr“ wird hier jene Abfertigungsweise bezeichnet, durch welche der Güterumtausch von einer bayerischen Staatsbahnstation zu einer außer Bayern gelegenen, der k. b. Eisenbahn-Verwaltung nicht unterstellten Bahnstation bewerkstelligt wird.

Die Abfertigung nach in Bayern gelegenen Stationen, welche einer anderen Verwaltung als der k. b. Staatsbahn-Verwaltung unterstellt sind, fällt ebenfalls unter diese Bezeichnung, z. B. der Verkehr mit der Lokalbahn-Aktien-Gesellschaft München (Murnau-Garmisch) 2c.

Wie wird der direkte Güterverkehr weiter unterschieden?

Der direkte Güterverkehr heißt Verbands-Verkehr, sofern er sich über die Linien von Eisenbahn-Verwaltungen, die bezüglich reglementarischer und tarifarischer Bestimmungen gewisse einheitliche Abmachungen getroffen haben, sich zu einem Eisenbahnverbande vereinigt haben, oder er heißt Verkehr von Bahn zu Bahn (bezw. von Bahn zu Verband, von Verband zu Bahn), sofern die obenbemerkten Voraussetzungen einheitlicher Abkommen auf irgend einer Durchlaufsstrecke mangeln.

Was versteht man unter Wechselverkehr?

Wechselverkehr wird der gegenseitige Verkehr zweier Nachbarbahnen genannt.

Was versteht man unter Durchgangsverkehr?

Der Durchgangsverkehr (Transitverkehr) vermittelt den Gütertransport zwischen zwei außerbayerischen Eisenbahnstationen unter Benützung der bayerischen Staatseisenbahnen.

Wie unterscheidet man diesen Durchgangsverkehr weiter?

Dieser Durchgangsverkehr ist entweder ein naturgemäßer, wenn nach der geographischen Lage der Ausgangs-, (Aufgabe-) und Bestimmungsstation der über die bayerischen Staatseisenbahnen führende Weg der kürzeste Weg zwischen diesen beiden Stationen ist, oder er ist ein konkurrenzirter, d. h. ein zwischen der bayerischen Staatseisenbahn-Verwaltung und anderen Eisenbahn-Verwaltungen auf Grund bestehender Abmachungen und gegenseitiger Zugeständnisse vereinbarter.

Inwieweit ist die Eisenbahn zum Transportgeschäft verpflichtet und welches sind die hauptsächlichsten Bestimmungen in Bezug auf Uebernahme von Gütern?

Die Beförderung von Personen, Thieren und Sachen kann nicht verweigert werden, sofern

1. den geltenden Beförderungsbedingungen und den sonstigen allgemeinen Anordnungen der Eisenbahn entsprochen wird,
2. die Beförderung mit den regelmäßigen Transportmitteln möglich ist,
3. nicht Umstände, welche als höhere Gewalt* zu betrachten sind, die Beförderung verhindern.

Gegenstände, deren Ein- und Ausladen besondere Vorrichtungen nöthig macht, ist die Eisenbahn nur auf und nach solchen Stationen anzunehmen verpflichtet, wo derartige Vorrichtungen bestehen.

Die Eisenbahn ist verpflichtet, Güter zur Beförderung von und nach allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen anzunehmen, ohne daß es für den Uebergang von einer Bahn auf die andere einer Vermittelungsadresse bedarf.

Frachtbriefe nach außerdeutschen Stationen an Bahnstrecken, au welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet, ist die Eisenbahn nur nach Maßgabe der Bestimmungen dieses Uebereinkommens anzunehmen verpflichtet; Frachtbriefe nach außerdeutschen Stationen an Bahnstrecken, auf welche das internationale Uebereinkommen keine Anwendung findet, müssen nur insoweit angenommen werden, als mit diesen Stationen Verkehrsbeziehungen hergestellt sind oder doch eine ununterbrochene Schienenverbindung nach solchen Stationen führt.

Unter Transport ist nur die Beförderung der Güter von einer Station zur anderen, nicht aber auch das Abholen derselben aus der Wohnung ꝛc. des Versenders oder die Bestellung in die Wohnung ꝛc. des Empfängers begriffen.

---

* Siehe Note 3 auf Seite 201.

Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Gut zum Transport zu übernehmen, welches nicht ordnungsmäßig oder gar nicht verpackt ist, ungeachtet seine Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte erfordert.

Für die vom Versender hinsichtlich des Fehlens oder des mangelhaften Zustandes der Verpackung abzugebende Erklärung ist der Wortlaut durch ein Formular vorgeschrieben, welches in der Expedition bereit gehalten wird.

Was ist eine Erklärung im Sinne des § 58 der Verkehrs-Ordnung?

Eine solche Erklärung ist ein Schriftstück, in welchem vom Absender die fehlende oder mangelhafte Verpackung von Gütern, welche zum Eisenbahntransporte übernommen werden sollen, anerkannt und zugleich zum Ausdruck gebracht wird, daß die Bahnverwaltung für Schäden, welche sich aus diesem Zustande des Gutes ergeben, nicht aufzukommen hat, und daß der Absender seinerseits der Bahnverwaltung jeden Schaden zu ersetzen hat, welcher aus der fehlenden oder mangelhaften Verpackung für die Eisenbahn entsteht. (Siehe auch § 24 der Allgem. Abf.-Vorschriften.)

Wann ist eine solche Erklärung auszustellen?

Wenn Güter zum Transporte angeboten werden, welche nicht ordnungsmäßig oder gar nicht verpackt sind, ungeachtet dieselben ihrer Natur nach eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transport erfordern.

Sind die Versender berechtigt, den Transportweg oder die zu berührende Zollstelle vorzuschreiben?

Nach der Verkehrsordnung ist bei Sendungen, welche einer zoll- oder steueramtlichen Abfertigung unterliegen, der Absender berechtigt, die zu berührende Abfertigungsstelle vorzuschreiben.

Im Uebrigen bleibt die Wahl des Transportweges ausschließlich dem Ermessen der Eisenbahn überlassen; letztere ist jedoch verpflichtet, das Gut auf demjenigen Wege zu befördern, welcher nach den veröffentlichten Tarifen den billigsten Frachtsatz und die günstigsten Transportbedingungen darbietet.

Bei Eilgütern und bei den nach den allgemeinen Tarifvorschriften eilgutmäßig zu befördernden Gütern ist es jedoch dem Absender gestattet, denjenigen Weg im Frachtbriefe vorzuschreiben, über welchen das Gut nach der Bestimmungsstation befördert werden soll.* Für solche Sendungen finden die auf dem vorgeschriebenen Wege giltigen Tarife Anwendung.

---

* Falls der Absender den Beförderungsweg angegeben hat, ist die Zulässigkeit dieser Vorschrift nach Maßgabe der hierüber in den Tarifen erlassenen

Frachtbriefe, auf welchen sich Wegevorschriften oder Abfertigungsvorschriften befinden, die nicht durch die vorstehenden Bestimmungen zugelassen sind, werden behufs Ausfertigung eines neuen Frachtbriefes oder behufs Streichung dieser Vorschriften mit unterschriftlicher Bestätigung des Ausstellers oder seines Beauftragten zurückgegeben.

Stellen sich bei der Rückgabe besondere Unzuträglichkeiten für den Absender heraus, so können die Frachtbriefe zwar angenommen werden, die betreffenden Vorschriften werden indessen von der Versandstation durchgestrichen unter Beifügung des Vermerks: „Von Amtswegen gestrichen."

Das **internationale Uebereinkommen** bestimmt über diese Frage in Artikel 6 Folgendes:

„Wenn im Frachtbrief kein Transportweg angegeben ist, hat die Eisenbahn denjenigen Weg zu wählen, welcher ihr für den Absender am zweckmäßigsten erscheint. Für die Folgen dieser Wahl haftet die Eisenbahn nur, wenn ihr hiebei ein grobes Verschulden zur Last fällt.

Wenn der Absender den Transportweg angegeben hat, ist die Eisenbahn nur unter den nachstehenden Bedingungen berechtigt, für die Beförderung der Sendung einen anderen Weg zu benützen:

1. daß die Zollabfertigung immer in den vom Absender bezeichneten Stationen stattfindet;
2. daß keine höhere Fracht gefordert wird als diejenige, welche hätte bezahlt werden müssen, wenn die Eisenbahn den im Frachtbrief bezeichneten Weg benützt hätte;
3. daß die Lieferfrist der Waare nicht länger ist, als sie gewesen wäre, wenn die Sendung auf dem im Frachtbriefe bezeichneten Wege ausgeführt worden wäre." (Siehe § 39 Z. XVII der Allgem. Abf.-Vorschr.)

Welche Güter sind im Geltungsbereich des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Th. I, von der Beförderung ausgeschlossen?

Von der Beförderung sind ausgeschlossen:

1. diejenigen Gegenstände, welche dem Postzwange unterworfen sind;
2. diejenigen Gegenstände, welche wegen ihres Umfangs, ihres Gewichts oder ihrer sonstigen Beschaffenheit nach der Anlage und dem Betriebe auch nur einer der Bahnen, welche an

---

Vorschriften zu prüfen. Hiebei ist zu beachten, daß die etwaige Bezeichnung der zu berührenden Zoll- oder Steuerabfertigungsstelle an der für „Sonstige zulässige Erklärungen" vorgesehenen Stelle des Frachtbriefes zu geschehen hat. (Vergl. Zusatzbestimmung X zu § 51 der B.-O. und §§ 27 und 39 der Allgem. Abf.-Vorschr.)

der Ausführung des Transportes theilzunehmen haben, sich zur Beförderung nicht eignen;

3. diejenigen Gegenstände, deren Beförderung aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist;
4. alle der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände, soweit nicht die Bestimmungen in Anlage B der B.-O. Anwendung finden. (Die vom internationalen Verkehr ausgeschlossenen Gegenstände siehe Seite 173.)

Welche Güter werden nur bedingungsweise zum Transporte angenommen?

Bedingungsweise werden zur Beförderung zugelassen:

1. Die in Anlage B der B.-O. verzeichneten Gegenstände.

   Für deren Annahme und Beförderung sind die daselbst getroffenen näheren Bestimmungen maßgebend.
2. Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerthe Münzen und Papiere, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten, ferner Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguß, Antiquitäten.

   Unter welchen Bedingungen diese Gegenstände zur Beförderung angenommen werden, bestimmen die besonderen Vorschriften jeder Eisenbahn.

   Als geldwerthe Papiere sind nicht anzusehen: gestempelte Postkarten, Postanweisungs-Formulare, Briefumschläge und Streifbänder, Postfreimarken, Stempelbogen und Stempelmarken, sowie ähnliche amtliche Werthzeichen.
3. Diejenigen Gegenstände, deren Verladung oder Beförderung nach der Anlage und dem Betriebe einer der betheiligten Bahnen außergewöhnliche Schwierigkeit verursacht.

   Die Beförderung solcher Gegenstände kann von jedesmal zu vereinbarenden besonderen Bedingungen abhängig gemacht werden.
4. Lokomotiven, Tender und Dampfwagen, sofern sie auf eigenen Rädern laufen. Dieselben müssen sich in lauffähigem Zustande befinden und von einem sachverständigen Beauftragten des Absenders begleitet sein.

Welche Gegenstände sind im Deutschen Reiche und welche in Oesterreich dem Postzwange unterworfen?

Der § 1, erster Absatz des Gesetzes über das Postwesen des Deutschen Reiches vom 28. Oktober 1871 bestimmt: „Die Beförderung

1. aller versiegelten, zugenähten oder sonst verschlossenen Briefe,

2. aller Zeitungen politischen Inhalts, welche öfter als einmal wöchentlich erscheinen, gegen Bezahlung von Orten mit einer Postanstalt nach anderen Orten mit einer Postanstalt des In- oder Auslandes auf andere Weise als durch die Post ist verboten. Hinsichtlich der politischen Zeitungen erstreckt dieses Verbot sich nicht auf den zweimeiligen Umkreis ihres Ursprungsortes.*

Dem Postzwange im österreichischen Postgebiete unterliegen:

1. Briefe, zu denen überhaupt alle schriftlichen, an abwesende Personen gerichteten Mittheilungen oder Nachrichten gezählt werden;
2. periodische Schriften, und zwar: Journale, Zeitungen in Blättern oder Heften ohne Unterschied des Inhaltes, wenn seit deren Herausgabe noch nicht 6 Monate verflossen sind."

Ausgenommen vom österreichischen Postzwange ist der Transport von Zeitungen in ganzen Ballen oder Kisten (Colli), wenn die bezüglichen Frachtstücke nur an einen einzelnen Empfänger gerichtet und darin keine Beischlüsse gleichen oder sonst dem Transporte durch die Postanstalt vorbehaltenen Inhaltes mit der darauf ausgedrückten Bestimmung für andere Adressaten enthalten sind.

Was ist ein Frachtbrief, welche Bestimmung hat derselbe und welche Angaben muß er enthalten?

Der Frachtbrief bildet die Beweisurkunde über den Frachtvertrag.

Er ist ein offenes Schreiben des Absenders des Gutes an den Gutsempfänger und ist bestimmt, der Sendung als Begleitpapier zu dienen und hat neben der Beschreibung des Gutes zugleich die Bedingungen des Frachtvertrages zu enthalten.**

Ein Frachtbrief wird nur dann als ordnungsmäßig angesehen, wenn er die nachstehenden Angaben enthält:

1. Ort und Tag der Ausstellung.

---

* Auf Postanstalten finden die Bestimmungen des Handelsgesetzbuches (hier Verkehrsordnung) nur insoweit Anwendung, als nicht durch besondere Gesetze oder Verordnungen für dieselben ein Anderes bestimmt ist. Dies erfolgte für das deutsche Reichspostgebiet und Bayern durch das Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reiches vom 28. Oktober 1871, Reichsgesetzblatt Nr. 42. Insoweit die Postanstalten sich mit dem Transporte von Gütern befassen, sind sie Kaufleute im Sinne des Handelsgesetzbuches und den Bestimmungen über Frachtgeschäfte unterworfen. (E. d. R. O. H. G. vom 30. Januar 1874, Bd. XII, S. 314.) S. Dr. Wehrmann, Eisenbahnfrachtgeschäft.

** *Gerstner*, Internationales Eisenbahnfrachtrecht, S. 111.

2. Die Bezeichnung der Versandtstation, sowie der Versandtbahn (Controlstempel).*
3. Die Bezeichnung der Bestimmungsstation und der Bestimmungsbahn, den Namen und den Wohnort des Empfängers, sowie die etwaige Angabe, daß das Gut bahnlagernd gestellt ist. Bei Versendung von Gütern nach Orten, welche an einer Eisenbahn nicht gelegen, oder nach Eisenbahnstationen, welche für den Güterverkehr nicht eingerichtet sind, ist vom Absender die Eisenbahnstation zu bezeichnen, bis zu welcher das Gut befördert werden soll; der Empfänger hat den Weitertransport zu besorgen, sofern nicht für diesen von der Eisenbahn Einrichtungen getroffen sind.
4. Die Bezeichnung der Sendung nach ihrem Inhalte, die Angabe des Gewichts oder statt dessen eine den besonderen Vorschriften der Versandtbahn entsprechende Angabe; ferner bei Stückgut die Anzahl, Art der Verpackung, Zeichen und Nummer der Frachtstücke.

   Die Eisenbahn ist jedoch berechtigt, die letzteren Angaben auch bei Gütern in Wagenladungen zu verlangen, sofern die diese bildenden Frachtstücke derartige Bezeichnungen zulassen.

   Die in Anlage B der V.-O. aufgeführten Gegenstände sind unter der daselbst gebrauchten Bezeichnung in den Frachtbrief aufzunehmen.
5. Das Verlangen des Absenders, Ausnahmetarife unter den für zulässig erklärten Bedingungen (§ 81 der V.-O. bezw. Art. 14 und 35 des internationalen Uebereinkommens) zur Anwendung zu bringen.
6. Die Angabe des etwa deklarirten Interesses an der Lieferung.
7. Die Angabe, ob das Gut in Eilfracht, oder in gewöhnlicher Fracht zu befördern ist. (Aufgabe mit gewöhnlichem oder mit Eilfrachtbrief.)

---

* Nach § 52 Abs. 3 der V.-O. müssen die Frachtbriefe zur Beurkundung ihrer Uebereinstimmung mit den desfallsigen Vorschriften den Controlstempel einer inländischen Eisenbahn tragen. Bezüglich der Formulare nach den Anlagen E, F und G der Verkehrsordnung und den Anlagen 3 und 4 des internationalen Uebereinkommens besteht die Vorschrift nicht. Auf Privatrechnung gedruckte Formulare zu Erklärungen, nachträglichen Anweisungen und Anträgen auf nachträgliche Nachnahmebelastung werden daher mit dem Controlstempel nicht versehen und müssen von den Güterdienststellen angenommen werden, sofern die Formulare den vorgeschriebenen Mustern entsprechen Ein bestimmtes Format ist für diese Formulare nicht vorgeschrieben. (D. B. 7/1894.)

Da als inländische Eisenbahnen diejenigen zu betrachten sind, deren Sitz innerhalb des Deutschen Reiches gelegen ist, müssen Frachtbriefe, welche den Controlstempel irgend einer deutschen Eisenbahnverwaltung tragen, von den Güterdienststellen der sämmtlichen deutschen Eisenbahnen angenommen werden. (D. B. 22/1893.)

8. Das genaue Verzeichniß der für die zoll- oder steueramtliche Behandlung oder die polizeiliche Prüfung nothwendigen Begleitpapiere.
9. Den Frankaturvermerk im Falle der Vorausbezahlung der Fracht oder der Hinterlegung eines Frankaturvorschusses.
10. Die auf dem Gute haftenden Nachnahmen, und zwar sowohl die erst nach Eingang auszuzahlenden, als auch die von der Eisenbahn geleisteten Baarvorschüsse.
11. Bei Sendungen, welche einer zoll- oder steueramtlichen Abfertigung unterliegen, die zu berührende Abfertigungsstelle, falls der Absender eine solche zu bezeichnen wünscht. Die Eisenbahn hat eine derartige Vorschrift zu befolgen; bei Frachtbriefen für den internationalen Verkehr auch die Angabe des einzuhaltenden Transportweges.

    (Im Uebrigen bleibt, wie bereits erwähnt, die Wahl des Transportweges ausschließlich dem Ermessen der Eisenbahn überlassen; letztere ist jedoch verpflichtet, das Gut auf demjenigen Wege zu befördern, welcher nach den veröffentlichten Tarifen den billigsten Frachtsatz und die günstigsten Transportbedingungen darbietet.)
12. Die Unterschrift des Absenders mit seinem Namen oder seiner Firma, sowie Angabe seiner Wohnung. Die Unterschrift kann durch eine gedruckte oder gestempelte Zeichnung ersetzt werden.
13. Den etwaigen Antrag auf Ausstellung eines Frachtbrief-Duplikats oder eines Aufnahmescheines.*

Die Aufnahme weiterer Erklärungen in den Frachtbrief, die Ausstellung anderer Urkunden anstatt des Frachtbriefes, sowie die Beifügung anderer Schriftstücke zum Frachtbriefe ist unzulässig, sofern dieselben nicht durch die V.-O. für statthaft erklärt sind. (Siehe auch die Zusatzbestimmungen zu § 51 der V.-O. und §§ 23—27 der Allgem. Abfertigungsvorschriften.)

Bezüglich der sprachlichen Ausfertigung der internationalen Frachtbriefe ist Folgendes zu beachten:

Der Frachtbrief — und zwar sowohl der Vordruck als die geschriebene Ausfüllung — soll entweder in deutscher oder in französischer Sprache erstellt werden.

Im Falle aber, daß die amtliche Geschäftssprache des Landes der Abgangsstation eine andere ist, kann der Frachtbrief in dieser amtlichen Geschäftssprache ausgefertigt werden, muß aber alsdann

* Dieser Antrag fällt bei Verwendung eines internationalen Frachtbriefes weg, nachdem im Geltungsbereich des internationalen Uebereinkommens das Frachtbriefduplicat obligatorisch ist und die Ausfertigung eines solchen nicht dem Ermessen des Absenders anheimgestellt wird.

eine genaue Uebersetzung der geschriebenen Worte in deutscher oder französischer Sprache enthalten.*

Was ist ein Frachtbrief-Duplikat und welche Bedeutung hat ein Frachtbrief-Duplikat oder ein Aufnahmeschein?

Wie das Wort schon selbst sagt, ist das Frachtbrief-Duplikat eine zweite Ausfertigung des Frachtbriefes.

Ein Frachtbrief-Duplikat oder ein Aufnahmeschein dient als eine Art Quittung über die Aufgabe des Gutes oder des Empfangs desselben Seitens der Bahn.**

Im Geltungsbereich des internationalen Uebereinkommens ist die Ausfertigung eines Frachtbrief-Duplikates und dessen Aushändigung an den Aufgeber obligatorisch und ist das Duplikat dem Frachtbriefformular angefügt.

Im sonstigen Verkehr hängt die Ausfertigung eines Frachtbrief-Duplikates oder eines Aufnahmsscheines von einem diesbezüglichen Verlangen des Aufgebers ab. Wird die Ausstellung eines Frachtbrief-Duplikates gewünscht, so ist dies durch Eintragung des Wores „Ja" an der im Frachtbrief hiefür vorgesehenen Stelle sowie durch Streichung des Vordruckes „Aufnahmsschein" zum Ausdruck zu bringen.

---

* Nach § 2 der Ausführungsbestimmungen zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (Art. 6) soll der internationale Frachtbrief entweder in deutscher oder in französischer Sprache ausgestellt werden. Im Falle, daß die amtliche Geschäftssprache des Landes der Versandstation eine andere ist, kann der Frachtbrief in dieser amtlichen Geschäftssprache ausgestellt werden, muß aber alsdann eine genaue Uebersetzung der geschriebenen Worte in deutscher oder französischer Sprache enthalten. Hieraus ergibt sich, daß für die Aufgabe internationaler Sendungen bei deutschen Stationen ein Frachtbrief mit lediglich deutschem Vordruck und deutsch geschriebener Ausführung genügt, gleichviel nach welchem Staatsgebiete des internationalen Uebereinkommens die Sendung bestimmt ist. Den Tarifen für einzelne Auslandsverkehre sind zwar Frachtbrief-Formulare in zwei und mehr Sprachen beigefügt; es soll jedoch damit der Gebrauch dieser zwei- oder dreisprachigen Formulare dem Publikum nur empfohlen, nicht aber die Verwendung derselben als obligatorisch gefordert werden. Es darf daher bei Aufgabe einer Sendung nach Frankreich, Italien u. s. w. ein internationaler Frachtbrief mit lediglich deutschem Vordruck nicht zurückgewiesen werden. Umgekehrt unterliegt es bis auf Weiteres keinem Anstande, ein mehrsprachiges Formular, z. B. das für den Verkehr nach Italien empfohlene, zu Sendungen nach anderen Staaten, z. B. nach der Schweiz, zu verwenden. Für diejenigen Verkehre, welche nicht dem internationalen Uebereinkommen unterworfen sind, wie z. B. nach England und den Balkanstaaten (siehe auch Tarifanzeiger Nr. 15/1893), ist ausschließlich das in den direkten Tarifen vorgeschriebene Formular zu verwenden. Ziffer II des Dienstbefehls Nr. 108 vom 23. November 1892 ist hiedurch aufgehoben. (D. B. 95/1893.)

** Gerstner, Internationales Eisenbahnfrachtrecht, S. 157.

Wird die Ausstellung eines Aufnahmescheines gewünscht, so ist dies durch Eintragung des Wortes „Ja“ an der gleichen Stelle unter Streichung des Wortes „Duplikat“ zu beantragen.

Wenn ein Frachtbrief-Duplikat oder ein Aufnahmsschein ausgefertigt worden ist, so kann der Absender nur dann über das Gut nachträglich verfügen, wenn er das Frachtbrief-Duplikat oder den Aufnahmeschein vorweist.

Das Frachtbrief-Duplikat ist, wie der Frachtbrief selbst, vom Versender auszufertigen und unterscheidet sich in der Form vom Frachtbriefe nur darin, daß es als „Duplikat“ gekennzeichnet ist.

Das den direkten Frachtbriefen beigefügte Duplikat hat ferner keinen Vordruck für die auf der Rückseite des Frachtbriefes befindliche „Note“ über die Kostenansätze der Eisenbahn.

Die Ausfüllung der fett umrahmten Rubriken hat im Frachtbrief und im Frachtbrief-Duplikat von der Eisenbahn zu geschehen.

Das Frachtbrief-Duplikat hat nicht die Bedeutung des Originalfrachtbriefes oder eines Ladescheines. Der Besitz desselben gewährt weder dem Empfänger noch dritten Personen selbstständige Rechte. Es soll nur der Absender dadurch, daß er sich des Besitzes desselben entäußert, verhindert werden, nachträgliche Verfügungen über das Gut zu treffen.

Auf Wunsch des Absenders kann der Empfang des Gutes auch in anderer Form, insbesondere mittelst Eintrags in ein Quittungsbuch u. s. w. bescheinigt werden. Eine derartige Bescheinigung hat nicht die Bedeutung eines Frachtbrief-Duplikats oder eines Aufnahmescheines. Es ist daher bei nachträglichen Anweisungen des Absenders die Vorzeigung der Bescheinigung nicht zu fordern.

Die Ertheilung eines Frachtbrief-Duplikates ist unzulässig, wenn der Frachtbrief selbst nicht mehr vorliegt

Nachträgliche Bescheinigungen über Aufgabe und Abfertigung von Gütern dürfen dem Aufgeber nur in Form einer schriftlichen Bestätigung von folgendem Wortlaut ertheilt werden:

> „Auf Grund der bei der unterfertigten Güterexpedition vorliegenden Nachweise wird bestätigt, daß am . . . ten . . . . mit Karte Nr. . . . nach . . . . . . nachstehend bezeichnete Sendung abgefertigt worden ist. (Folgt die nähere Bezeichnung der Sendung und Fertigung der Güterexpedition.)“ Siehe § 30 der Allgem. Abf.-Vorschr.

Wie erfolgt der Abschluß des Eisenbahn-Frachtvertrages und dessen Vollzug?

Der Abschluß des Eisenbahn-Frachtvertrages erfolgt dadurch, daß das Gut mit dem vorgeschriebenen Frachtbriefe vom Absender

der Eisenbahn zur Beförderung übergeben und von dieser zur Beförderung angenommen wird.

Die Annahme erfolgt erst nach vollständiger Auflieferung — bei Wagenladungsgütern nach vollständiger Verladung — der zu einem Frachtbrief gehörigen Güter und nach Prüfung der Annahmefähigkeit bezw. nach Beseitigung diesbezüglicher Anstände.

Als Zeichen der Annahme wird dem Frachtbriefe der Tagesstempel der Abfertigungsstelle, zutreffendenfalls auch auf die für die Beschreibung der Güter dem Frachtbriefe angehefteten Blätter aufgedruckt.

Die Abstempelung hat ohne Verzug nach vollständiger Auflieferung des in demselben Frachtbriefe verzeichneten Gutes und auf Verlangen des Absenders in dessen Gegenwart zu erfolgen.

Der mit dem Stempel versehene Frachtbrief dient als Beweis über den Frachtvertrag.

Jedoch machen bezüglich derjenigen Güter, deren Aufladen nach den Tarifen oder nach besonderer Vereinbarung von dem Absender besorgt wird, die Angaben des Frachtbriefes über das Gewicht und die Anzahl der Stücke gegen die Eisenbahn keinen Beweis, sofern nicht die Nachwägung oder Nachzählung seitens der Eisenbahn erfolgt und dies auf dem Frachtbrief beurkundet ist. (Siehe auch § 30 der Allgem. Abf. Vorschr.)*

Vollzogen wird der Frachtvertrag dadurch, daß die Eisenbahn am Bestimmungsorte das Gut mit dem Frachtbriefe gegen Bezahlung der darauf lastenden Forderungen an seine Adresse abliefert.

§ 66 der B.-O. bestimmt hierüber Folgendes:

„Die Eisenbahn ist verpflichtet, am Bestimmungsorte dem bezeichneten Empfänger gegen Bezahlung der im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge und gegen Bescheinigung des Empfangs den Frachtbrief und das Gut auszuhändigen. Der Empfänger ist nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen in eigenem Namen gegen die

* Die Erklärung der Eisenbahn, daß sie das Gut annehme, wird ordnungsgemäß nur abgegeben durch Aufdruckung des Datumsstempels der Versandexpedition auf den das Gut begleitenden Frachtbrief. Allein dieser Akt ist nur das „Zeichen", die äußere Feststellung der Annahme zur **Beförderung**. In der zu **diesem** Zweck erfolgten Annahme selbst liegt der Abschluß des Frachtvertrages. Dieser Abschluß kann somit — allerdings nur in Folge einer Ordnungswidrigkeit — auch ohne Aufdrückung des Stempels erfolgen, und ist erfolgt, sobald die Thatsache der bahnseitigen Annahme des Gutes mit dem Frachtbriefe anderweit feststeht. Durch das Gebot der Aufdrückung des Datumsstempels wird also nur der ordnungsmäßige Moment des Abschlusses des Frachtvertrages außer Zweifel gesetzt. (Gerstner, Intern. Eisenbahnfrachtrecht, § 24.)

Eisenbahn geltend zu machen, sei es, daß er hierbei in eigenem oder in fremdem Interesse handle.

Er ist insbesondere berechtigt, von der Eisenbahn die Uebergabe des Frachtbriefes und die Auslieferung des Gutes zu verlangen.

Dieses Recht erlischt, wenn der Absender der Eisenbahn eine nach Maßgabe des § 64 der V.-O. zulässige entgegenstehende Verfügung ertheilt hat.

Als Ort der Ablieferung gilt die vom Absender bezeichnete Bestimmungsstation."

Was ist unter der Frachtbriefvorschrift „Frei" oder „Franko" zu verstehen?

Durch den Vermerk „frei" oder „franco" in der betreffenden Frachtbriefspalte gibt der Absender seine Absicht zu erkennen, die Fracht bei der Aufgabe zu bezahlen.

Gemäß Zusatzbestimmung V zu § 61 der V.-O. begreift die Bezeichnung „frei" in sich:

a) die Fracht einschließlich der auf der Versandstation etwa entstehenden Nebenfrachten (Hafen-, Zechen- oder Zweigbahnfracht, Ueberführungsgebühr, Quaigebühr, Rangirgebühr und dergleichen);
b) den Frachtzuschlag für die Deklaration des Interesses an der Lieferung;
c) die Nachnahme-Provision;
d) die sonstigen Nebenkosten, welche nach Maßgabe der Verkehrs-Ordnung und des Tarifs auf der Absendestation zur Berechnung kommen, als: Signiren der Frachtstücke, Wägegeld, Zählgebühr, Lager- und Platzgeld, Wagenstandgeld, Deckenmiethe, Gebühren für die zoll- und steueramtliche Abfertigung, Aufladegebühren, Krahngeld, Rollgeld.

Dagegen fallen Kosten, welche erst während der Beförderung erwachsen, wie z. B. für Zölle, für Wiederherstellung beschädigter Gebinde u. s. w., nicht unter den Begriff „frei".

Will der Absender mehr oder weniger frankiren, als unter „frei" zu verstehen ist, so hat er dies mit so bestimmten Worten im Frachtbriefe auszudrücken, daß ein Zweifel über deren Bedeutung nicht entstehen kann, z. B. „frei Zoll", „frei einschließlich Zoll" oder „frei ausschließlich Nachnahme-Provision" und dergleichen (vergl. Zusatzbestimmung VIII zu § 51 der V.-O.) Hierbei wird bemerkt, daß unter „frei Zoll" außer den durch die Zollbehörden erhobenen Beträgen die für die Zollbehandlung seitens der Eisenbahn zur Erhebung kommenden Gebühren und Spesen zu verstehen sind, während „frei einschließlich Zoll" sowohl die unter a—d aufgeführten Kosten als auch die Zollkosten umfaßt.

Was versteht man unter Frankaturzwang und welche Güter unterliegen demselben?

Bei Gütern, welche nach dem Ermessen der annehmenden Bahn schnellem Verderben unterliegen oder wegen ihres geringen Werthes die Fracht nicht sicher decken, kann die Vorausbezahlung der Frachtgelder gefordert werden.

Die Fracht für Eis, Hefe, Seeschalthiere, frische Fische aller Art, frisches Gemüse, frisches Fleisch, Wildpret, geschlachtetes Geflügel, lebende Pflanzen, gebrauchte leere Kisten, Körbe, Ballons in Körben, sowie für frisches Obst — für letzteren Artikel während der Monate Oktober bis einschließlich April — muß stets bei der Aufgabe entrichtet werden.

Sind Ausnahmen vom Frankaturzwange zulässig?

Ja. Ausnahmen vom Frankaturzwange können jedoch nur auf Grund einer besonderen Genehmigung des einschlägigen Oberbahnamtes nach vorausgegangener Hinterlegung von einer bezüglichen Erklärung und Caution seitens des Absenders zugelassen werden. In der Erklärung hat der Absender der Eisenbahn-Verwaltung gegenüber die volle Haftung für etwaigen Nichteingang der Fracht zu übernehmen. (Siehe praktisches Beispiel im Theil III.)

Was hat zu geschehen, wenn im Falle der Frankirung der Betrag der Gesammtfracht mangels direkter Tarife bei der Aufgabestation nicht genau bestimmt werden kann?

Es kann die Aufgabestation die Hinterlegung des ungefähren Frachtbetrages fordern.

In gleicher Weise kann bei Zollfrankaturen die Hinterlegung des ungefähren Zollbetrages gefordert werden.

Eine derartige Deponirung des ungefähren Frankatur- und bezw. Zollbetrages wird immer dann gefordert werden, wenn nicht volle Gewißheit darüber besteht, daß diese Beträge seinerzeit vom Gutsaufgeber anstandslos eingezahlt werden.

Die von den Schalteristen eingehobenen Depositen für Frankaturen sind in dem Frankaturnotenbuche vorzutragen und unter Anlage desselben durch das Schalterablieferungsbuch täglich an die Kasse abzuliefern.

Der Kassabeamte hat diese Beträge in dem Depositenbuche zu verbuchen und den in dem letzteren ermittelten Tagesanfall an deponirten Beträgen in Spalte 10 des Kassabuches in Einnahme zu stellen.

Was ist eine Frankaturrechnung, wann wird eine solche ausgestellt und wie ist das Kartirungsverfahren, wenn eine Frankaturrechnung ausgestellt worden ist?

Eine Frankaturrechnung ist ein von der Aufgabe-Güterexpedition auszufertigender und dem Frachtbriefe einer Sendung beizulegender Nachweis über die erwachsenden Frachtbeträge und bezw. sonstige Kosten von der Aufgabe- bis zur Umkartirungs- bezw. Bestimmungsstation.

Eine Frankaturrechnung ist zunächst auszufertigen, wenn eine Sendung nach einer Station frankirt werden soll, mit welcher keine direkten Tarifsätze bestehen. Die Sendung wird in diesem Falle wie unfrankirt behandelt, d h. der Frachtbetrag wird auf der Frankaturrechnung (nicht aber auf dem Frachtbriefe) ausgesetzt und der Umschlagstation in Ueberweisung zukartirt. In der Frachtbriefrechnung hat der abfertigende Beamte in die Spalte „Frankirt" den Vermerk: „Frankatur-Rechnung Nr. . . ." zu machen. Wird vom Absender die Hinterlegung eines die Frankatur deckenden Betrages bei der Aufgabestation verlangt, so erhält ersterer als Quittung den von der Frankaturrechnung abzutrennenden und auszufertigenden Interimsschein.

Der zu hinterlegende Betrag ist auf Grund der vorhandenen Hilfsmittel und unter Rücksichtnahme auf die Länge des zurückzulegenden Weges und etwaiger Ueberführungen, sowie auf die Beschaffenheit des Gutes zu ermitteln und reichlich zu bemessen. Absender, denen Frachtstundung gewährt ist, sind von dieser Hinterlegung frei, doch ist in ihrem Conto der ermittelte Frachtbetrag seitlich zu vermerken und bei Bemessung ihrer Schuld mit anzurechnen.

Außerdem ist eine Frankaturrechnung dann auszustellen, wenn der Absender bei steuerpflichtigen Sendungen den Zoll und die Zollabfertigungskosten tragen will. Auch in diesem Falle ist die Rechnung dem Frachtbriefe beizulegen und Zoll nebst Zollabfertigungskosten in dieselbe einzutragen und von der Empfangsstation an die Aufgabestation zurückzurechnen.

Auch bei Zollfrankaturen ist die Hinterlegung des ungefähren Zollbetrages zu fordern.

Ist die Abfertigungsstelle nicht in der Lage, die Höhe des Zolles zu bemessen, so ist dem Absender zur Bedingung zu machen, die ungefähre Höhe des Zollbetrages glaubhaft nachzuweisen.

Will der Absender Fracht und Zoll tragen, so ist dies in der Frankaturrechnung durch den Beisatz „franko Fracht und Zoll" zum Ausdrucke zu bringen. Andernfalls kann die Bemerkung lauten: „franko Fracht" bezw. „franko Zoll".

Die Empfangs-Abfertigungsstelle, welcher sämmtliche Frachten für den ganzen Beförderungsweg zur Erhebung überwiesen sind, liefert den Frachtbrief und das Gut dem Empfänger frei aus und macht sich dadurch bezahlt, daß sie die Frankatur-Rechnung mit den aufgelaufenen Beträgen durch die Umkartirungsstationen des Hinweges auf die Versandstation als Nachnahme in Ueberweisung ohne Provisionsberechnung zurückkartirt. In der betreffenden Frachtkarte ist stets die Sendung, auf welche sich die Rechnung bezieht, nach Zeichen, Nummer, Stückzahl, Inhalt u. s. w. näher zu bezeichnen. Bei etwaiger Unzulänglichkeit der hinterlegten Summe hat die Empfangs-Abfertigungsstelle den nicht gedeckten Betrag von dem Empfänger des Gutes einzuziehen. Die Versand-Abfertigungsstelle rechnet nach Rückkunft der Frankaturrechnung mit dem Absender ab, indem sie diesem unter Zustellung der Frankaturrechnung und unter Einfordern der ausgehändigten Empfangsbescheinigung den zu viel hinterlegten Betrag gegen Quittung zurückbezahlt bezw. von demselben den zu wenig hinterlegten Betrag erhebt, sofern die Einziehung durch die Empfangsstation unterblieben ist. Der stattgehabte Ausgleich ist von dem Absender auf der Rückseite der Empfangsbescheinigung zu bestätigen. Letztere ist als Ausweis über die erfolgte Anrechnung des hinterlegten Betrages bei der Annahmestelle aufzubewahren.

Anmerkung. Ist bei Frankaturen auf der Abgangsstation zu wenig erhoben, so wird der Minderbetrag sowohl in der Karte, wie auf dem Frachtbriefe behufs Einziehung vom Empfänger in Ueberweisung zugesetzt. Ebenso ist zu verfahren bei Sendungen, welche der Absender als Frankatursendungen im Frachtbriefe bezeichnet hat, die aber versehentlich mit Frachtüberweisung abgefertigt worden sind. Verweigert der Empfänger die Zahlung des zugesetzten Betrages, so ist das Gut nicht auszuhändigen, sondern der Versand-Abfertigungsstelle, erforderlichenfalls durch Telegramm, die Einziehung des Betrages vom Absender aufzugeben, und, falls auch dieser die Nachzahlung verweigert, die Sendung als unbestellbar zu behandeln. Von dem Versehen ist die Versand-Abfertigungsstelle mit vorzugsweiser Beschleunigung in Kenntniß zu setzen.

Ist dagegen auf der Abgangsstation an Frankatur zu viel erhoben, so wird die Karte und der Frachtbrief richtig gestellt und der Versand-Abfertigungsstelle behufs Rückzahlung Meldung gemacht. Wenn der Absender zugleich Empfänger des Gutes ist, so wird die zu viel erhobene Fracht ausgezahlt und der Betrag, mit der Quittung belegt, von der Versand-Abfertigungsstelle durch Nachnahme im Kartirungswege eingezogen. Die an den Empfänger erfolgte Rückzahlung ist im Frachtbrief zu vermerken. (Siehe § 37 und 48 der Allgem. Abf.-Vorschr.)

Sind Theilfrankaturen zulässig?

Ja, gemäß § 61, Zusatzbestimmung IV der V.-O. ist es gestattet, auf die Fracht einen beliebigen Theil als Frankatur anzuzahlen.

Bei Theilfrankaturen hat der Absender im Frankaturvermerk den Betrag derselben anzugeben.

Im Geltungsbereiche des Internationalen Uebereinkommens hingegen sind Theilfrankaturen ausgeschlossen. (Art. 6 i und Art. 12 Abs. 1 des Internat. Uebereinkommens).

Was versteht man unter „Fracht" im Sinne der Verkehrsordnung und des Tarifs und von wem sind die Frachtgelder zu bezahlen?

Unter „Fracht" ist im engeren Sinne im Gegensatz zu „franco" der noch nicht bezahlte Transportpreis zu verstehen. (Im weiteren Sinne bedeutet der Ausdruck „Fracht" das zu befördernde Gut oder die Güterbeförderung überhaupt) Wenn die Frachtgelder nicht bei der Aufgabe des Gutes zur Beförderung berichtigt werden, so gelten sie als auf den Empfänger angewiesen und sind dann von diesem zu bezahlen.

Außer den im Tarife angegebenen Frachtsätzen und Vergütungen für besondere im Tarife vorgesehene Leistungen dürfen nur bare Auslagen erhoben werden, insbesondere Aus-, Ein- und Durchgangsabgaben, nicht in den Tarif aufgenommene Kosten für Ueberführung und Auslagen für Ausbesserungen an den Gütern, welche infolge ihrer äußeren oder inneren Beschaffenheit zu ihrer Erhaltung nothwendig werden. Diese Auslagen sind gehörig festzustellen und in dem Frachtbriefe ersichtlich zu machen, welchem die Beweisstücke beizugeben sind. Wenn die Eisenbahn die Güter von der Behausung des Absenders abholen oder aus Schiffen löschen läßt, oder an die Behausung des Empfängers oder an einen anderen Ort, z. B. nach Packhöfen, Lagerhäusern, Revisionsschuppen, in Schiffe u. s. w., bringen läßt, so sind die durch die Tarife oder durch Aushang an den Abfertigungsstellen bekannt zu machenden Gebühren hiefür zu entrichten. Der Rollfuhrmann hat seinen Gebührentarif bei sich zu tragen und auf Verlangen vorzuzeigen.

Was versteht man unter „Nachnahmen" und welche Nachnahmen unterscheidet man?

Unter Nachnahmen werden alle Geldbeträge verstanden, mit welchen Güter bei der Aufgabe zur Bahn nach den Angaben im Frachtbriefe belastet und welche durch die Empfangsstation von dem Empfänger bei Auslieferung des Gutes einzuziehen und durch die Versandstation an den Absender zu zahlen sind. Die Nachnahmen sind entweder „Baarvorschüsse" oder „Nachnahmen nach Eingang".

Was versteht man unter Baarvorschüssen?

Unter Baarvorschüssen sind jene auf einem Gute lastenden Nachnahmen zu verstehen, welche dem Aufgeber bereits bei der Auflieferung des Gutes von der Aufgabestation hinausbezahlt werden.

Unter welchen Voraussetzungen und bis zu welcher Höhe können Baarvorschüsse gewährt werden?

Baarvorschüsse werden bis zum Betrage von 1000 Mark zugelassen, wenn nach dem Ermessen des abfertigenden Beamten durch den Werth des Gutes die Nachnahme, sowie die auf der Sendung haftenden sonstigen Kosten sicher gedeckt werden.

Was ist unter Nachnahme nach Eingang zu verstehen?

Dieses sind vorgelegte Nachnahmen, welche dem Versender erst dann ausbezahlt werden, wenn die Aufgabestation von der Empfangsstation die Nachricht erhalten hat, daß der Gutsempfänger die vorgelegte Nachnahme einbezahlt hat oder nachdem die in den Tarifen bezeichnete Frist nach geschehener Abfertigung verflossen ist.

Bis zu welcher Höhe werden Nachnahmen zugelassen?

§ 62 der Verkehrs-Ordnung Abs. 1 sagt hierüber Folgendes: „Dem Absender ist gestattet, das Gut bis zur Höhe des Werthes desselben mit Nachnahme zu belasten. Bei denjenigen Gütern, für welche die Eisenbahn Vorausbezahlung der Fracht zu fordern berechtigt ist, kann die Belastung mit Nachnahme verweigert werden."

Ob im einzelnen Falle eine Nachnahme in der angegebenen Höhe zulässig ist, entscheidet gemäß der allgemeinen deutschen Zusatzbestimmung II zu dem vorbezeichneten Paragraphen die Versandstation. Eine Maximalsumme der zulässigen Nachnahme nach Eingang ist also im inneren bayerischen, ferner im Verkehr der deutschen Bahnen unter sich nicht festgesetzt. Ebenso unterliegt im Bereich des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen der Höchstbetrag der Nachnahme keiner Beschränkung. (Siehe Ziff 5 der zusätzlichen Bestimmungen zu Art. 13 im Vereins-Betriebsreglement.) Das internationale Uebereinkommen bestimmt hingegen in Art. 13, daß die vorgelegte Nachnahme den in den Ausführungsbestimmungen festgesetzten Höchstbetrag nur insoweit übersteigen darf, als sämmtliche am Transporte betheiligten Bahnen einverstanden sind. Der Höchstbetrag der Nachnahme ist gemäß § 5 der Ausführungsbestimmungen auf 2000 Franken für jeden Frachtbrief festgesetzt. In welchen Fällen ein höherer Betrag als 2000 Franken zugelassen oder eine Beschränkung des Höchstbetrages überhaupt nicht aus-

gesprochen ist, ist aus den betreffenden Verbandstarifen und Reglements zu ersehen. In den übrigen Verkehren bestimmt sich der Höchstbetrag der zulässigen Nachnahmen nach den tarifarischen Vorschriften.

Welche Vergütungen hat die Eisenbahn für die Vermittlung der Nachnahmen zu beanspruchen und für welche Nachnahmen wird eine solche Vergütung nicht beansprucht?

Für Nachnahmen nach Eingang und Baarvorschüsse, sowie für baare Auslagen der Eisenbahn werden

a) bei Beträgen bis 100 Mark einschließlich 1 Prozent,

b) bei Beträgen über 100 Mark, für die ersten 100 Mark: 1 Prozent, für die überschießenden Beträge: ½ Prozent berechnet.

Angefangene Mark der Nachnahmen werden für voll gerechnet. Mindestens werden 10 Pfennig erhoben. Provisionsfrei sind die von der Eisenbahn nachgenommenen Frachtgelder, die tarifmäßigen Nebengebühren, als: Frachtbrief-, Wäge-, Signir-, Lade-, Krahngelder, Zollabfertigungsgebühren u. s. w., ferner die statistische Gebühr des Waarenverkehrs sowie Portoauslagen und die Rollgelder der von der Bahnverwaltung bestellten Fuhrunternehmer. In Fällen der Umkartirung oder bei Aenderung der Bestimmungsstation auf nachträgliche Anweisung des Absenders bleiben auch die auf den Sendungen bereits haftenden Nachnahmen und Vorfrachten provisionsfrei. Findet Rücksendung eines mit Nachnahme belasteten, von dem im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger nicht angenommenen Gutes auf Anweisung des Absenders statt, so hat eine nochmalige Erhebung einer Nachnahme-Provision ebenfalls zu unterbleiben.

Was ist ein Nachnahme-Begleitschein und wann wird ein solcher ausgefertigt?

Ein Nachnahme-Begleitschein ist ein von der Aufgabegüterexpedition auszufertigender und dem Frachtbriefe beizulegender Schein, welcher dazu dient, seinerzeit die Absendestation von der richtigen Einzahlung der auf dem Gute ruhenden Nachnahme in Kenntniß zu setzen. Ein solcher Nachnahme-Begleitschein ist auszufertigen in allen jenen Fällen, in denen die auf einer Sendung haftende Nachnahme 150 Mark oder darüber beträgt, bei Nachnahmen auf Güter, welche dem Frankaturzwange unterliegen (ausschließlich derartiger Eilgüter) und ausnahmsweise (gegen Erlag einer Kaution) mit Nachnahmen zugelassen werden, dann bei allen nach außerdeutschen Bahnen gehenden und mit Nachnahmen belegten Sendungen, sowie bei Nachnahmen auf bahn-

lagernde Güter Die Nachnahme darf dem Versender erst nach Rückkunft des Nachnahme=Begleitscheines, welcher sofort nach Auslösung des Gutes von der Güterexpedition mittelst Eilkarte zurückzukartiren ist, ausbezahlt werden. Nachnahme=Begleitscheine müssen vor der Zurückkartirung mit einer Bemerkung über den Eingang der Nachnahme versehen, außerdem abgestempelt und von dem Beamten, welcher die Nachnahme vereinnahmt hat, unterschrieben werden. Fehlt auf einem zurückgelangten Nachnahme=Begleitschein diese Namensunterschrift, so ist derselbe zur Ergänzung an die Empfangsstation zurückzusenden; vor Eintreffen des ergänzten Nachnahme=Begleitscheins darf die Nachnahme nicht ausbezahlt werden. Kommen Nachnahme=Begleitscheine nicht innerhalb derjenigen Zeit an die Versandstation zurück, in welcher dies in den einzelnen Verkehren erfahrungsgemäß zu geschehen pflegt, so ist die Erledigung in Erinnerung zu bringen; bleibt dies ohne Erfolg, so ist dem vorgesetzten Oberbahnamte Anzeige zu erstatten.

Was ist hinsichtlich der Nachnahmen bei Kartirung von Gütern nach Frankreich, Belgien und England ganz besonders zu beachten?

In den für diese Verkehre vorgesehenen Frachtkartenformularien sind die Nachnahmen insoferne ausgeschieden, als für bahnseitige Vorfrachten (Debours) und für Werth= und Spesennachnahmen (Remboursements) eigene Rubriken bestehen.

Zur Vermeidung von Reklamationen ist es unbedingt erforderlich, daß

1. im Verkehr nach Belgien, Frankreich und England nicht nur die Werth=, sondern auch die Spesennachnahmen unter allen Umständen nur in der Frachtkartenrubrik „Remboursements" eingesetzt, daß
2. für diese Nachnahmen ausnahmslos Nachnahme=Begleitscheine beigegeben und in den Karten vorgemerkt und daß
3. bei Umkartirungen stets die bahnseitigen Vorfrachten genau ausgeschieden und gesondert für sich in Rubrik „Debours", Werth= und Spesennachnahmen dagegen ausnahmslos in die Colonne „Remboursements" eingetragen werden.

Welche Güter sind dem Empfänger zu avisiren?

Alle Güter, welche nicht bahnlagernd gestellt sind, wie auch jene, über deren Abnahme der Empfänger nicht im Vorhinein Verfügung getroffen hat, werden dem Adressaten avisirt und zwar nach Lage der Verhältnisse entweder per Bote, per Post, per Telephon oder per Telegraph. (Näheres über die Benachrichtigung des Empfängers über die Ankunft des Gutes siehe § 49 der Allgem. Abf.=Vorschr.)

Wann sind angekommene Güter zu avisiren?

Die Benachrichtigung über die Ankunft von Eilgut muß, sofern außergewöhnliche Verhältnisse nicht eine längere Frist unvermeidlich machen, binnen 2 Stunden, die Zuführung in die Behausung des Empfängers binnen 6 Stunden nach Ankunft erfolgen. Diese Fristen ruhen an Sonn- und Festtagen von 12 Uhr Mittags, an Werktagen von 6 Uhr Abends bis zum Anfang der Dienststunden des folgenden Tages. Die Festsetzungen über die Lieferfrist werden hiedurch nicht berührt. (Siehe § 49 der Allgem. Abf.-Vorschr.)

Wann sind angekommene Güter abzunehmen?

Bahnlagernd gestellte Güter, sowie die Güter derjenigen Empfänger, welche sich die Benachrichtigung schriftlich verbeten haben, sind binnen 24 Stunden von ihrer Ankunft an abzunehmen.

Erfolgt die Benachrichtigung des Empfängers von dem Eintreffen des Gutes (Stückgut wie Wagenladungsgut) an einem Werktage Vormittags, so ist das Gut bis zur Mittagsstunde des folgenden Werktages, und wenn die Benachrichtigung an einem Werktage Nachmittags erfolgt, bis Abends 6 Uhr des folgenden Werktages abzunehmen.

Findet die Benachrichtigung an einem Werktage durch die Post statt, so gilt die Benachrichtigung nach 9 Uhr Vormittags als Nachmittags und die Benachrichtigung nach 3 Uhr Nachmittags als am folgenden Tage Vormittags erfolgt.

Findet die Benachrichtigung an einem Sonn- oder Festtage (gleichviel ob durch die Post oder in anderer Weise) statt, so gilt dieselbe als am Vormittage des nächstfolgenden Werktages erfolgt. (Ueber die Auslieferung des Frachtbriefes und des Gutes siehe auch § 52 der Allg. Abf.-Vorschr.)

Welche Tageszeiten sind für die Uebernahme und Abgabe von Gütern festgesetzt und wann müssen die den Versendern zur eigenen Verladung gestellten Wagen beladen sein?

1. Für die Uebernahme und Abgabe von Gütersendungen bei den Güterexpeditionen sind vom 1. Oktober bis 1. März die Stunden von früh 8 Uhr bis Abends 6 Uhr, für die übrigen Monate von früh 7 Uhr bis Abends 6 Uhr festgesetzt.*

---

* Da es jedoch für die auf dem Lande befindlichen Verfrachter und Empfänger von Gütersendungen wegen der Inanspruchnahme durch landwirthschaftliche Arbeiten, der Entfernung vom Stationsorte 2c., oft mit Schwierigkeiten verbunden ist, die Güter in den Expeditionsstunden von früh 7 Uhr bis Abends 6 Uhr abzugeben bezw. zu übernehmen, so sind die Stationen, an *welchen sich* keine selbstständigen Güterexpeditionen befinden, gehalten, während

2. Für die Uebernahme und Abgabe von zoll- und steuerfreiem Eilgut an Sonn- und Festtagen sind die Güterexpeditionen von 10—12 Uhr Vormittags und von 2—4 Uhr Nachmittags geöffnet.

3. Die den Versendern zur eigenen Verladung gestellten Wagen müssen, wenn die Bereitstellung Vormittags erfolgt, bis Abends 6 Uhr am gleichen Tage, und wenn die Bereitstellung Nachmittags erfolgt, bis Mittags 12 Uhr des nächsten Tages (Sonn- und Festtage nicht eingerechnet) beladen sein. Auswärtige Versender werden von dem Eintreffen des bestellten Wagens durch nächste Post, Boten oder Telegramm bezw. Telephon verständigt und es gilt für diese der Wagen als bereitgestellt mit dem Zeitpunkte der Uebergabe des Benachrichtigungsschreibens an die Post, bezw bei telegraphischer oder telephonischer Benachrichtigung mit dem Zeitpunkte der Aufgabe dieser Benachrichtigung, bei Verständigung durch einen Boten mit der Uebergabe des Benachrichtigungsschreibens an den letzteren. Die Kosten der Benachrichtigung hat der Wagenbesteller zu tragen.

Was versteht man unter Verfügungsrecht im Sinne der Verkehrsordnung und nach welchen Grundsätzen regelt sich das Verfügungsrecht des Absenders und des Empfängers?

Unter Verfügungsrecht versteht man auf dem Gebiete des Frachtvertrages nach allgemein herrschenden und auch im internationalen Uebereinkommen angenommenen Sprachgebrauch die Befugniß des Absenders oder des Empfängers, dem Frachtführer bindende Weisungen bezüglich des in seinen Händen befindlichen Gutes zu ertheilen.*

Ueber das Verfügungsrecht des Absenders besagt § 64 der V.-O. Folgendes:

1. Der Absender allein hat das Recht, die Verfügung zu treffen, daß das Gut auf der Versandstation zurückgegeben, unterwegs angehalten oder an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger am Bestimmungsorte oder auf einer Zwischenstation abgeliefert werde.

Verfügungen, auf Grund deren das Gut über die ursprüngliche Bestimmungsstation hinaus oder von einer Unterwegsstation nach einer seitwärts gelegenen neuen Bestimmungsstation befördert werden soll, sind zulässig. (Siehe auch § 46 der Allg. Abf.-Vorschr.;

---

der Zeit vom Juni bis Ende September die Annahme und Abgabe von Gütern auch zwischen 6 und 7 Uhr Abends nicht zu verweigern, soferne ein Expeditionsbeamter wegen seines sonstigen Dienstes in der Expedition ohnehin anwesend zu sein hat. (D. V. 65 vom Jahre 1883.)

* Gerstner, Internat. Eisenbahn-Frachtrecht, § 35.

wegen des internat. Verkehrs vgl. Abs. 14 dieses Paragraphen.) Jede Verfügung des Absenders muß sich auf die ganze Sendung erstrecken und daher für alle Theile derselben die gleiche sein.

2. Dieses Recht steht indeß im Falle der Ausstellung eines Frachtbrief-Duplikates oder eines Aufnahmescheines dem Absender nur dann zu, wenn er das Duplikat oder den Aufnahmeschein vorweist. Hat in diesem Falle die Eisenbahn die Anweisungen des Absenders befolgt, ohne die Vorzeigung zu verlangen, so ist sie für den daraus entstehenden Schaden dem Empfänger, welchem der Absender die Urkunde übergeben hat, haftbar.

3. Derartige Verfügungen des Absenders ist die Eisenbahn zu beachten nur verpflichtet, wenn sie ihr durch Vermittlung der Versandstation zugekommen sind. Nachträgliche Anweisungen des Absenders, welche nicht durch Vermittlung der Aufgabestation gegeben werden, bleiben unbeachtet.

4. Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt, auch wenn er das Frachtbrief-Duplikat oder den Aufnahmeschein besitzt, sobald nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder die von dem Letzteren nach Maßgabe des § 66 der Verkehrsordnung erhobene Klage der Eisenbahn zugestellt worden ist. Ist dies geschehen, so hat die Eisenbahn nur die Anweisungen des bezeichneten Empfängers zu beachten, widrigenfalls sie demselben für das Gut haftbar wird.

5. Die Eisenbahn darf die Ausführung der im Absatz 1 vorgesehenen Anweisungen nur dann verweigern oder verzögern oder solche Anweisungen in veränderter Weise ausführen, wenn durch die Befolgung derselben der regelmäßige Transportverkehr gestört würde. Im Falle einer nachträglichen Verfügung des Absenders werden folgende Frachtbeträge erhoben:

a) wenn das Gut auf einer Unterwegsstation angehalten und ausgeliefert wird, die Fracht bis zu dieser Unterwegsstation;
b) wenn das Gut von der Bestimmungsstation oder von einer Unterwegsstation nach der Versandstation zurück oder nach einer anderen Station befördert wird, außer der Fracht für die Beförderung bis zur ursprünglichen Bestimmuugsstation oder bis zu der Unterwegsstation, auf welcher das Gut angehalten wird, im ersten Falle die Rückfracht bis zur Versandstation, im zweiten Falle die Fracht von der ursprünglichen Bestimmungsstation oder von der Unterwegsstation bis zur neuen Bestimmungsstation.

Wird das Gut auf einer Unterwegsstation angehalten, gleichviel ob es daselbst ausgeliefert oder nach de. Versandstation zurück-, oder nach einer anderen Station weitergesandt wird, so ist außerdem Reugeld gemäß der Bestimmung unter Absatz 8 zu entrichten.

6. Die im ersten Absatze vorgesehenen Verfügungen müssen mittelst schriftlicher und vom Absender unterzeichneter Erklärung nach dem Formular Anlage F zur V.-O. Heft C erfolgen.*

Die Erklärung ist im Falle der Ausstellung eines Frachtbrief-Duplikats oder eines Aufnahmescheins auf der betreffenden Urkunde zu wiederholen, welche gleichzeitig der Eisenbahn vorzulegen und von dieser dem Absender zurückzugeben ist.

7. Jede in anderer Form gegebene Verfügung des Absenders ist nichtig.

8. Die Eisenbahn kann den Ersatz der Kosten (Reugeld) verlangen, welche durch die Ausführung der im Abs. 1 § 64 der V.-O. vorgesehenen Verfügungen entstanden sind, insoweit diese Verfügungen nicht durch ihr eigenes Verschulden veranlaßt worden sind.

9. Anweisungen des Absenders wegen nachträglicher Auflage, Erhöhung, Minderung oder Zurückziehung der Nachnahme, sowie wegen nachträglicher Frankirung können nach dem Ermessen der Eisenbahn unter der Bedingung zugelassen werden, daß die Verfügung auf dem etwa ausgestellten Frachtbrief-Duplikat (Aufnahmeschein) vermerkt wird. Die nachträglich aufgegebene Nachnahme muß mindestens 3 Mark betragen.

Der Absender hat den Antrag bei der Versand-Abfertigungsstelle durch Vollziehung einer Erklärung nach dem Formular Anlage G zur V.-O. Heft C anzubringen. (Ueber das Verfahren, welches bei solchen Verfügungen zu beachten ist, siehe § 37 und 38 der Allgem. Abf.-Vorschr.)**

---

* Im internationalen Verkehre ist zu nachträglichen Anweisungen nicht das als Anlage F zur V.-O. abgedruckte Formular, sondern ausschließlich das im Vereins-Betriebs-Reglement Anlage 4 bezw. in den einzelnen Theilen I für den internationalen Verkehr vorgeschriebene Formular zu verwenden. Letzteres unterscheidet sich durch die am Fuße befindliche Anmerkung wesentlich vom Muster der V.-O.

** Ueber die Frage, ob die Bestimmungen des Frachtbriefes bezüglich der Nachnahme durch nachträgliche Verfügungen des Absenders abgeändert werden können, ist im internationalen Uebereinkommen eine Bestimmung nicht getroffen. Insbesondere sind derartige Verfügungen unter denjenigen Dispositionen, zu deren Ausführung die Eisenbahn gemäß Art. 15 unter den daselbst vorgesehenen Voraussetzungen verpflichtet ist, nicht aufgeführt. Damit ist aber nicht gesagt, daß solche Verfügungen unzulässig seien, sondern nur, daß die Eisenbahn nicht gehalten ist, sie anzunehmen und auszuführen. Denn sie braucht sich eine Abänderung des ursprünglichen Frachtvertrages, abgesehen von den in den Art. 15 und 18 vorgesehenen Fällen nicht gefallen zu lassen. (Siehe Gerstner, Eisenbahn-Frachtrecht § 32 Z. V.)

Dieser Anschauung entspricht auch Ziff. 1 der Zusatzbestimmung zu Art. 15 im Betriebs-Reglement des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, welche lautet: Anweisungen des Absenders wegen nachträglicher Auflage, Erhöhung, Minderung oder Zurückziehung der Nachnahme, sowie wegen nachträglicher Frankirung können nach dem Ermessen der Eisenbahn unter der Bedingung zugelassen werden, daß die Verfügung auf dem Frachtbrief-Duplikat vermerkt wird.

Mit dem Beginn der Rechte des Empfängers hört das Verfügungsrecht des Absenders auf, gleichviel, ob dieser das Frachtbrief-Duplikat besitzt oder nicht. Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt und dasjenige des Empfängers beginnt, wenn das Gut eingetroffen und der Frachtbrief dem Empfänger übergeben worden ist, oder wenn der Empfänger gegen die Eisenbahn auf Uebergabe des Gutes mit dem Frachtbriefe geklagt hat und diese Klage der Eisenbahn zugestellt worden ist, bevor der Absender eine entgegenstehende Verfügungin giltiger Weise getroffen hat Es hat jedoch der Uebergang des Dispositionsrechtes auf den Empfänger nicht die Wirkung, daß derselbe nunmehr Anweisungen, wie solche dem Absender zugestanden sind, geben dürfe.

Nach D. B. 15 v. J. 1893 erstreckt sich das Verfügungsrecht des Empfängers auf folgende Fälle:

1. Den schriftlichen Anweisungen des Empfängers auf Auslieferung des Gutes und des Frachtbriefes an einen Dritten am ursprünglichen Bestimmungsort unter Einziehung der Fracht von diesem Dritten ist Folge zu leisten, solange nicht der Absender von der ihm nach § 64 der Verkehrs-Ordnung zustehenden Befugniß, bis zur Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte und Aushändigung des Frachtbriefs an den Empfänger oder den von diesem bezeichneten Dritten noch seinerseits über das Gut anderweit zu verfügen, Gebrauch macht. Lehnt der vom Empfänger bezeichnete Dritte die Annahme des Gutes oder Frachtzahlung ab, so ist auf den Empfänger zurückzugehen.

2. Beantragt der im Frachtbriefe bezeichnete Empfänger unter Uebersendung eines neuen Frachtbriefes das Gut an einen Dritten nach einem anderen Bestimmungsorte mit dem neuen Frachtbriefe weiter zu senden, so ist diesem Ersuchen zu entsprechen und der alte Frachtbrief dem ursprünglichen Empfänger zuzustellen.

3. Dem Verlangen des Empfängers oder Absenders, Güter auf der Bestimmungsstation nicht an die ursprüngliche Adresse, sondern auf Grund eines neuen, mit einem anderen Orte der Ausstellung oder Versendung bezeichneten Frachtbriefes an eine andere Adresse auszuliefern, ist nicht stattzugeben

4. Die Beobachtung einer bestimmten Form für diese Verfügungen des Empfängers — wie sie § 64 der Verkehrs-Ordnung für die Verfügungen des Absenders vorschreibt — ist ebenso wenig erforderlich, wie die Vermittelung derselben durch die Versandstation; dagegen ist die Ausführung derartiger Verfügungen von der Voraussetzung abhängig, daß die Legitimation des Verfügenden zu Zweifeln keinen Anlaß bietet.

5. Ist der Empfänger einer Sendung zugleich der Absender derselben, so sind die oben erwähnten Verfügungen stets als solche des Empfängers zu behandeln. (S. auch § 52 der Allgem. Abf.-Vorschr.)

Welche hauptsächlichen Bestimmungen bestehen über die Haftpflicht der Eisenbahnen?

1. Diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zur Beförderung angenommen hat, haftet für die Ausführung des Transports auch auf den folgenden Bahnen der Beförderungsstrecke bis zur Ablieferung.

2. Jede nachfolgende Bahn tritt dadurch, daß sie das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbriefe übernimmt, nach Maßgabe des letzteren in den Frachtvertrag ein und übernimmt die selbständige Verpflichtung, den Transport nach Inhalt des Frachtbriefes auszuführen.

3. Die Ansprüche aus dem Frachtvertrage können jedoch — unbeschadet des Rückgriffs der Bahnen gegen einander — im Wege der Klage nur gegen die erste Bahn, oder gegen diejenige, welche das Gut zuletzt mit dem Frachtbriefe übernommen hat, oder gegen diejenige Bahn gerichtet werden, auf deren Betriebsstrecke der Schaden sich ereignet hat. Unter den bezeichneten Bahnen steht dem Kläger die Wahl zu.

4. Das Wahlrecht erlischt mit Erhebung der Klage. (§ 74 der V.-O.)

5. Die Eisenbahn haftet nach Maßgabe der in den unten noch folgenden Paragraphen der V.-O. enthaltenen näheren Bestimmungen für den Schaden, welcher durch Verlust*, Minderung oder Beschädigung** des Gutes seit der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern sie nicht zu beweisen vermag, daß der Schaden durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung desselben, durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes (namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage) oder durch höhere Gewalt*** herbeigeführt worden ist.

6. Der Ablieferung an den Empfänger steht die Ablieferung an Zoll- und Revisionsschuppen nach Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation, sowie die nach Maßgabe der Verkehrs-Ordnung

---

* Das Reichsoberhandelsgericht erläutert den Begriff des Verlustes dahin, daß das Gut für den Frachtführer dann verloren ist, wenn er sich außer Stande sieht, dasselbe auszuhändigen und seiner Ablieferungspflicht dadurch zu genügen, bezw. wenn der Gegenstand für den Eigenthümer nicht mehr existirt.

** Unter Beschädigung ist jede Verminderung in Quantität oder Verschlechterung des Gutes in Qualität zu verstehen, wie auch der Werthverlust, den eine der Mode unterworfene Waare durch ungebührlich langes Lagern oder übermäßig langen Transport erleidet.

*** Unter höherer Gewalt (vis major) ist ein unwiderstehliches äußeres Ereigniß zu verstehen, dessen Eintritt und dessen Folgen trotz Anwendung aller Sorgfalt und Vorsicht nicht vermieden werden konnten.

stattfindende Ablieferung des Gutes an Lagerhäuser oder an einen Spediteur gleich. (§ 75 der B.=O.)

7. Ist auf dem Frachtbriefe als Ort der Ablieferung ein nicht an der Eisenbahn liegender Ort bezeichnet, so besteht die Haftpflicht der Eisenbahn als Frachtführer nur bis zur letzten Eisenbahnstation. In Bezug auf die Weiterbeförderung treten die Verpflichtungen des Spediteurs ein.

8. Für Sendungen nach solchen seitwärts gelegenen Orten jedoch, nach welchen die Eisenbahn Einrichtungen für die Weiterbeförderung getroffen hat, erstreckt sich die Haftpflicht der Eisenbahn als Frachtführer auf den ganzen Transport.

9. Ist von dem Absender auf dem Frachtbriefe bestimmt, daß das Gut an einem an der Eisenbahn liegenden Orte abgegeben werden oder liegen bleiben soll, so gilt, ungeachtet im Frachtbriefe ein anderweiter Bestimmungsort angegeben ist, der Transport als nur bis zu jenem ersteren, an der Bahn liegenden Orte übernommen, und die Eisenbahn ist nur bis zur Ablieferung an diesem Orte verantwortlich. (§ 76 der B.=O.)

10. Die Eisenbahn haftet nicht:

a) In Ansehung der Güter, welche nach der Bestimmung des Tarifs oder nach Vereinbarung mit dem Absender in offen gebauten Wagen transportirt werden, für den Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist. Unter dieser Gefahr ist auffallender Gewichtsabgang oder Verlust ganzer Stücke nicht zu verstehen.

(Wenn die Eisenbahn dem Absender auf dessen im Frachtbriefe zu stellenden Antrag Decken überläßt, so übernimmt sie dadurch auch bei solchen Gütern, welche nach den Bestimmungen des Tarifs nicht in offen gebauten Wagen befördert werden, keine weitergehende Haftpflicht, als ihr bei Beförderung in offenen Wagen ohne Decken obliegt.

Gehen Güter in offen gebauten Wagen von einer Anschlußbahn über, so gilt diese Beförderungsart auch für den weiteren Transport als vereinbart.)

b) In Ansehung der Güter, welche, obgleich ihre Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust, Minderung oder Beschädigung auf dem Transport erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind, für den Schaden, welcher aus der mit dem Mangel oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist.

c) In Ansehung derjenigen Güter, deren Auf= und Abladen nach Bestimmung des Tarifs oder nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender, von diesem beziehungsweise dem

Empfänger besorgt wird, für den Schaden, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist.

d) In Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Verlust, Minderung oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, außergewöhnliche Leckage, Austrocknung und Verstreuung zu erleiden, für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist.

e) In Ansehung lebender Thiere, für den Schaden, welcher aus der mit der Beförderung dieser Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist.

f) In Ansehung derjenigen Güter, einschließlich der Thiere, welchen nach der Bestimmung der Verkehrs-Ordnung, des Tarifs oder nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender ein Begleiter beizugeben ist, für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.

Wenn ein eingetretener Schaden nach den Umständen des Falles aus einer der in diesem Paragraphen bezeichneten Gefahren entstehen konnte, so wird bis zum Nachweise des Gegentheils vermuthet, daß der Schaden aus der betreffenden Gefahr wirklich entstanden ist.

Eine Befreiung von der Haftpflicht kann auf Grund dieses Paragraphen nicht geltend gemacht werden, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden durch Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Leute entstanden ist. (§ 77 der V.-O.)*

* Sofern ein Verlust oder eine Beschädigung des Gutes durch dessen natürliche Beschaffenheit verursacht ist, fällt die Haftpflicht des Frachtführers weg. Es gehören hierher solche Schäden, welche trotz ordnungsmäßiger Behandlung und ohne äußere Einwirkung auf ein Transportgut eintreten können und deßhalb billigerweise dem Frachtführer nicht zur Last gelegt werden können.

Diese Arten von Beschädigungen lassen sich zusammenfassen unter die Begriffe: innerer Verderb (faulen, gähren, frieren, Selbstentzündung), Schwinden (quantitative Verminderung ohne fahrlässige oder ordnungswidrige Behandlung) und gewöhnliche Leckage (Auslaufen von Flüssigkeiten ohne äußere Beschädigung der Emballage).

Es muß vorausgesetzt werden, daß dem Versender die natürliche Beschaffenheit des Gutes bekannt ist, er hat also auch bei Aufgabe derartiger Gegenstände auf diese Beschaffenheit und nicht minder auf die Eigenartigkeit des Bahntransportes gebührende Rücksicht zu nehmen, andernfalls etwa entstehende nachtheilige Folgen aber sich selbst zuzuschreiben. In Betreff einer während der vertragsmäßigen Lieferzeit erfrorenen Sendung Aepfel hat das R.-O.-H.-G. unter dem 18. März 1873 erkannt: „Die Eisenbahnen haben während der Dauer der vertragsmäßigen Lieferzeit keine Verpflichtung, besondere Vorkehrungen zu treffen, um die ihnen zum Transport anvertrauten Frachtgüter gegen die Einwirkung der Hitze oder Kälte zu schützen.“ Wenn dagegen

11. In Ansehung derjenigen Güter, welche nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei dem Transporte regelmäßig einen Verlust an Gewicht erleiden, ist die Haftpflicht der Eisenbahn für Gewichtsverluste bis zu nachstehenden Normalsätzen ausgeschlossen.

Der Normalsatz beträgt 2 Prozent bei flüssigen und feuchten, sowie bei nachstehenden trockenen Gütern: geraspelte und gemahlene Farbehölzer, Rinden, Wurzeln, Süßholz, geschnittener Tabak, Fettwaaren, Seifen und harte Oele, frische Früchte, frische Tabaksblätter, Schafwolle, Häute, Felle, Leder, getrocknetes und gebackenes Obst, Thierflechsen, Hörner und Klauen, Knochen (ganz und gemahlen), getrocknete Fische, Hopfen, frische Kitte.

Bei allen übrigen trockenen Gütern der im Absatz 1 bezeichneten Art beträgt der Normalsatz 1 Prozent.

Der Normalsatz wird, im Falle mehrere Stücke auf einen und denselben Frachtbrief befördert worden sind, für jedes Stück besonders berechnet, wenn das Gewicht der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder sonst erweislich ist.

Diese Beschränkung der Haftpflicht tritt nicht ein, insoweit nachgewiesen wird, daß der Verlust nach den Umständen des Falles nicht in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist, oder daß der angenommene Prozentsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht.

Bei gänzlichem Verlust des Gutes findet ein Abzug für Gewichtsverlust nicht statt (§ 78 der V.-O.).

Welche Lieferfristen gelten für die Beförderung von Gütern?

Die Lieferfristen sind durch die Tarife zu veröffentlichen und dürfen die nachstehenden Maximalfristen nicht überschreiten:

a) für Eilgüter:

1. Expeditionsfrist . . . . 1 Tag,
2. Transportfrist:
   für je auch nur angefangene 300 Kilometer . . 1 Tag,

b) für Frachtgüter:

1. Expeditionsfrist . . . . 2 Tage,
2. Transportfrist:
   bei einer Entfernung bis zu 100 Kilometer . . 1 Tag,
   bei größeren Entfernungen für je auch nur angefangene weitere 200 Kilometer . . . . . 1 Tag.

---

der Frachtführer durch eigenes Verschulden den Transport übermäßig verlängert hat und das Gut hiedurch zu Schaden gekommen ist, so wird dadurch die Haftpflicht des Frachtführers im vollsten Maße begründet (Wetter, *Die Haftpflicht* der Eisenbahnen im Güterverkehr).

Wenn der Transport aus dem Bereiche einer Eisenbahnverwaltung in den Bereich einer anderen anschließenden Verwaltung übergeht, so berechnen sich die Transportfristen aus der Gesammt-Entfernung zwischen der Aufgabe- und Bestimmungsstation, während die Expeditionsfristen ohne Rücksicht auf die Zahl der durch den Transport berührten Verwaltungsgebiete nur einmal zur Berechnung kommen.

Den Eisenbahnverwaltungen ist gestattet, mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde für einzelne Fälle Zuschlagsfristen festzusetzen. (Siehe § 63 der V.-O.)

Wann beginnt die Lieferfrist und wann ist dieselbe gewahrt?

Die Lieferfrist beginnt, abgesehen von dem Falle des § 55 Absatz 3 der V.-O., mit der auf die Annahme des Gutes nebst Frachtbrief folgenden Mitternacht und ist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger oder derjenigen Person, an welche die Ablieferung gültig geschehen kann, an die Behausung oder an das Geschäftslokal zugeführt ist oder, falls eine solche Zuführung nicht zugesagt oder ausdrücklich verbeten ist, wenn innerhalb der gedachten Frist schriftliche Nachricht von der erfolgten Ankunft für den Empfänger zur Post gegeben oder solche ihm auf andere Weise wirklich zugestellt ist.

Für Güter, welche bahnlagernd gestellt sind, sowie für solche Güter, deren Empfänger sich die Benachrichtigung schriftlich verbeten haben, ist die Lieferzeit gewahrt, wenn das Gut innerhalb derselben auf der Bestimmungsstation zur Abnahme bereit gestellt ist.

Der Lauf der Lieferfristen ruht für die Dauer der zoll- oder steueramtlichen oder polizeilichen Abfertigung, sowie für die Dauer einer ohne Verschulden der Eisenbahn eingetretenen Betriebsstörung, durch welche der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransports zeitweilig verhindert wird.

Ist der auf die Auflieferung des Gutes zur Beförderung folgende Tag ein Sonntag oder Festtag, so beginnt bei gewöhnlichem Frachtgut die Lieferfrist 24 Stunden später.*

---

* Nach § 63 Abs. 7 der Verkehrsordnung beginnt bei gewöhnlichem Frachtgut, wenn der auf die Auflieferung des Gutes zur Beförderung folgende Tag ein Sonn- oder Festtag ist, die Lieferfrist 24 Stunden später.

Diese Bestimmung ist nicht so aufzufassen, als ob die Lieferfrist um je 24 Stunden für **jeden** auf den Tag der Auflieferung des Gutes folgenden Sonn- oder Festtag verlängert werde; der Beginn der Lieferfrist wird vielmehr nur um **einmal** 24 Stunden hinausgeschoben, auch wenn sich an den der Auflieferung des Gutes folgenden Sonn- oder Festtag noch einer oder mehrere solcher Tage anschließen. D. V. 113/1893.

Falls der letzte Tag der Lieferfrist ein Sonn- oder Festtag ist, so läuft bei gewöhnlichem Frachtgut die Lieferfrist erst an dem darauf folgenden Werktage ab. (§ 63 der V.-O.) Wenn Wagenladungsgüter angenommen werden, deren Transport nicht sogleich möglich ist, läuft die Lieferfrist erst vom Tage an, an welchem die Absendung thatsächlich erfolgt.

Anmerkung. Die durch die V.-O. festgesetzten Lieferfristen sollen nur die Eisenbahn gegen unbillige Entschädigungsansprüche schützen, jedoch niemals dem abfertigenden Beamten als Entschuldigung dienen, falls Verladung und Abfertigung schneller, als geschehen, hätte ausgeführt werden können (§ 34 Z. 4 der Allgem. Abf.-Vorschr.).

Was bestimmt die Verkehrsordnung 1. über die Haftung für die Versäumung der Lieferfrist, 2. in welcher Höhe wird Schadenersatz bei Versäumung der Lieferfrist gewährt und 3. welcher Schadenersatz ist bei Arglist und grober Fahrlässigkeit zu leisten?

Die einschlägigen Bestimmungen lauten:

„Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferfrist (§ 63 der V.-O.) entstanden ist, sofern sie nicht beweist, daß die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte." (§ 86 der V.-O.)*

„Wenn auf Grund des vorhergehenden Paragraphen für Versämung der Lieferfrist Ersatz zu leisten ist, so können folgende Vergütungen beansprucht werden:

I. Wenn eine Deklaration des Interesses an der Lieferung nicht stattgefunden hat:

1. Ohne Nachweis eines Schadens, falls die Verspätung 12 Stunden übersteigt:
   bei einer Verspätung bis einschließlich 1 Tag 1/10 der Fracht,
   " " " " " 2 Tage 2/10 " "
   " " " " " 3 " 3/10 " "
   " " " " " 4 " 4/10 " "
   " " " von längerer Dauer 5/10 " "
2. Wird der Nachweis eines Schadens erbracht, so kann der Betrag des Schadens bis zur Höhe der ganzen Fracht beansprucht werden.*

II. Wenn eine Deklaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden hat:

---

* Den Beweis des Schadens hat derjenige zu führen, welcher den Schadenersatz verlangt, also der Absender oder der Empfänger des Gutes.

1. Ohne Nachweis eines Schadens, falls die Verspätung 12 Stunden übersteigt:
   bei einer Verspätung bis einschließlich 1 Tag $^2/_{10}$ der Fracht,
   „ „ „ „ „ 2 Tage $^4/_{10}$ „ „
   „ „ „ „ „ 3 „ $^6/_{10}$ „ „
   „ „ „ „ „ 4 „ $^8/_{10}$ „ „
   „ „ „ von längerer Dauer die ganze Fracht.
2. Wird der Nachweis eines Schadens erbracht, so kann der Betrag des Schadens beansprucht werden.

   In beiden Fällen darf die Vergütung den deklarirten Betrag des Interesses nicht übersteigen." (§ 87 der V.=O.)

„Die Vergütung des vollen Schadens kann in allen Fällen gefordert werden, wenn derselbe in Folge der Arglist oder der groben Fahrlässigkeit der Eisenbahn entstanden ist" (§ 88 der V.=O.)*

---

* Ueber den Einfluß von Arglist und grober Fahrlässigkeit auf die Höhe des Schadenersatzes bemerkt Gerstner in § 59 seines Internationalen Eisenbahnfrachtrechtes Folgendes:

„Es ist ein Grundsatz des gemeinen Rechtes, daß jede Verabredung, nach welcher eine Partei nicht für die Folgen ihrer Arglist einzustehen hätte, als den guten Sitten widersprechend, ohne Rechtswirkung bleibt. Was insbesondere den Frachtvertrag anbelangt, so ist in den Rechten sämmtlicher vertragschließenden Staaten nicht nur jener Grundsatz ohne Ausnahme anerkannt, sondern es trifft auch den Frachtführer, welcher sich der Arglist (dolus) oder auch nur eines groben Versehens (culpa lata) bezw. einer böslichen Handlungsweise schuldig macht, eine verschärfte Verantwortlichkeit."

Ueber die Auslegung der Ausdrücke „Arglist" oder „grobes Verschulden" ist auf Seite 389 l. c. Folgendes gesagt: „Diese Begriffe sind im Uebereinkommen nicht definirt. Man ist davon ausgegangen, daß in dieser Beziehung die Grundsätze des römischen Rechts gleichmäßig zur Anwendung kommen. Nach diesen ist im Allgemeinen unter Arglist die auf Herbeiführung des Schadens gerichtete Absicht zu verstehen, unter grobem Verschulden ein hoher Grad von Nachlässigkeit oder Sorglosigkeit. In letzterer Beziehung handelt es sich hier um die gröbliche Mißachtung der dem Frachtführer als solchem obliegenden Pflichten, welche vornehmlich darin bestehen, das Gut, soweit es die eigenthümliche Natur des Eisenbahntransportes erlaubt, in gutem Zustande zu erhalten (custodia) und rechtzeitig an seine Bestimmung zu befördern. Es genügt aber zur Anwendung des Art. 41 des internationalen Uebereinkommens (§ 88 der Verkehrsordnung) nicht jede Zuwiderhandlung, sondern nur eine grobe Verletzung dieser Pflicht Andernfalls kommen die gewöhnlichen Grundsätze bezüglich der Höhe des zu leistenden Ersatzes zur Anwendung.

Ob das Verschulden ein grobes (schweres) ist, hat der Richter nach Lage des einzelnen Falles zu beurtheilen. Bei Erwägung dieser Frage wird er nicht vergessen, daß nicht nur an und für sich nicht jedes Verschulden ein schweres ist, sondern daß auch die eigenthümliche Natur des Eisenbahnbetriebes gewisse an sich nicht leicht entschuldbare Versehen weniger schwer erscheinen läßt, daß insbesondere die Menge der zu befördernden Güter und die Raschheit des Transports eine minutiöse Sorgfalt ausschließt, und daß die Eisenbahn

Was ist hinsichtlich der Feststellung von Verlust, Minderung und Beschädigung des Gutes zu beachten?

Wenn es vorkommt, daß das Gut, so lange es sich in den Händen der Eisenbahn befindet, ganz oder theilweise in Verlust geräth oder beschädigt wird, so ist eine Feststellung des Thatbestandes erforderlich, und zwar sowohl im eigenen Interesse des Eisenbahndienstes, als auch um den eventuellen Entschädigungs- und Rückgriffsansprüchen als Grundlage zu dienen.

Eine derartige Constatirung kann in jedem Stadium des Eisenbahn-Transportes erforderlich werden und kann diese Feststellung sowohl eine administrative als eine gerichtliche sein.

Der § 71 der Verkehrs-Ordnung bestimmt über die Feststellung von Verlust und Beschädigung des Gutes seitens der Eisenbahn Folgendes:

1. In allen Verlust-, Minderungs- und Beschädigungsfällen haben die Eisenbahn-Verwaltungen sofort eine eingehende Untersuchung vorzunehmen, das Ergebniß schriftlich festzustellen und dasselbe den Betheiligten auf ihr Verlangen mitzutheilen.

---

auch in der Wahl ihrer Personen nicht absolut frei ist. Unter Berücksichtigung dieser und ähnlicher Umstände kann ein Verschulden, welches unter anderen Verhältnissen ein schweres wäre, beim Eisenbahntransport weniger schwer erscheinen."

In „Wetter, Haftpflicht der Eisenbahnen im Güterverkehr" ist über bösliche Handlungsweise Nachstehendes ausgeführt: „Nach gewöhnlichen Anschauungen versteht man unter „böslicher Handlungsweise" (dolus) eine solche That oder Unterlassung, deren Urheber das bestimmte Bewußtsein besitzt, daß durch seine Handlungsweise einem Zweiten Nachtheil erwächst, welcher mithin die Benachtheiligung des Andern beabsichtigt. Die bösliche Handlungsweise im Sinne des Handelsgesetzbuches hat aber nicht einmal diese böswillige Absicht zur Voraussetzung, vielmehr wird schon ein im hohen Grade nachlässiges Verfahren, namentlich aber die sog. luxuria, der frevelhafte Muthwille, der zwar eine Schädigung nicht beabsichtigt, sich aber der mit seinem Handeln verbundenen Gefahr bewußt ist und dasselbe dennoch nicht ändert, mit böslicher Handlungsweise bezeichnet und danach beurtheilt. So ist z. B. die Unterlassung aller Recherchen nach einem Wagen, der acht Wochen lang fehlt und vergessen blieb, bösliche Handlungsweise (R.-O.-H.-G. Bd. VIII, S. 317). In der Verwechslung und irrigen Versendung zweier gleich signirter Colli liegt keine bösliche Handlungsweise (R.-O.-H.-G. Bd. I, S. 157) In dem spurlosen Verschwinden eines Frachtstückes kann in Anbetracht des Massenverkehrs der Bahnen an und für sich noch keine bösliche Handlungsweise erblickt werden. Anders, wenn das Verschwinden erwiesenermaßen die Folge einer böslichen Handlungsweise ist. Würde die Eisenbahn einen offenen, mit leicht feuerfangenden Gegenständen beladenen Wagen derartig in einen Zug einrangiren, daß derselbe ohne unumgängliche Nothwendigkeit in die Nähe der Lokomotive gelangte und durch Feuerauswurf der letzteren die verladenen Gegenstände entzündet würden, so wäre die Annahme böslicher Handlungsweise gerechtfertigt."

2. Wird insbesondere eine Minderung oder Beschädigung des Gutes von der Eisenbahn entdeckt oder vermuthet oder seitens des Verfügungsberechtigtigten behauptet, so hat die Eisenbahn den Zustand des Gutes, den Betrag des Schadens und, soweit dies möglich, die Ursache und den Zeitpunkt der Minderung oder Beschädigung ohne Verzug protokollarisch festzustellen. Eine protokollarische Feststellung hat auch im Falle des Verlustes stattzufinden.

3. Zur Feststellung in Minderungs- und Beschädigungsfällen sind unbetheiligte Zeugen oder, soweit dies die Umstände des Falles erfordern, Sachverständige, auch womöglich der Verfügungsberechtigte beizuziehen.

Zusatzbestimmung. Die durch die Hinzuziehung von Sachverständigen zur Feststellung in Minderungs- und Beschädigungsfällen entstehenden Kosten werden von der Eisenbahn in dem Falle nicht getragen, wenn die Minderung oder Beschädigung des Gutes von dem Verfügungsberechtigten behauptet wurde, die angestellte Untersuchung die Richtigkeit dieser Behauptung aber nicht bestätigt hat, oder wenn nur eine von der Eisenbahn bereits anerkannte Minderung oder Beschädigung festgestellt wird.

Ueber die gerichtliche Feststellung von Ablieferungshindernissen, Verlust und Beschädigung besagt § 72 der Verkehrs-Ordnung:

„Jedem Betheiligten steht das Recht zu, unbeschadet des in den §§ 70 und 71 der V.-O. vorgesehenen Verfahrens, auch die gerichtliche Feststellung in Gemäßheit der Bestimmungen des Handelsgesetzbuches zu beantragen."

Die administrative Feststellung hat in allen Fällen stattzufinden, gleichviel ob eine gerichtliche Feststellung erfolgt oder nicht.

Das Verfahren, welches bei bahnseitiger Feststellung zu beobachten ist, ist in der vom Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen ausgegebenen „Dienstanweisung, betreffend das Feststellungs-, Melde- und Nachforschungs-Verfahren bei fehlenden, überzähligen, beschädigten oder mit Gewichtsverminderung angekommenen Gepäckstücken und Gütern" beschrieben. Außerdem siehe auch § 51 der Allgem. Abf.-Vorschriften.

Wie gestaltet sich die Entschädigung im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung des Gutes, wenn eine Deklaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden hat?

Eine Bestimmung über die „Deklaration des Interesses an der Lieferung" war im früheren Betriebs-Reglement nicht enthalten. Diese wurde erst durch das Internationale Uebereinkommen geschaffen und in die Deutsche Verkehrs-Ordnung herübergenommen.

§ 85 der Verkehrs-Ordnung lautet:

„Hat eine Deklaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden, so kann der Berechtigte im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung, außer der durch die §§ 80 und 83 festgesetzten Entschädigung, noch einen weiteren Schadenersatz bis zur Höhe des in der Deklaration festgesetzten Betrages beanspruchen. Das Vorhandensein und die Höhe dieses weiteren Schadens hat der Berechtigte zu erweisen."

Dr. Gerstner führt in seinem Internationalen Eisenbahn-Frachtrecht Seite 373 u. f. f. über diese neue Einrichtung Folgendes aus:

„Das Wesen der Deklaration des Interesses an der Lieferung beruht auf dem Gedanken, daß es dem Absender freistehen soll, sich gegen Bezahlung einer Prämie den vollen Ersatz seines Interesses an der ordnungsmäßigen Erfüllung des Frachtvertrages zu sichern. Er hat zu diesem Zwecke den Betrag dieses Interesses, soweit derselbe denjenigen Ersatz übersteigt, welchen die Eisenbahn ohne eine solche Deklaration sowohl im Falle des Verlustes und der Beschädigung, als im Falle der Verspätung zu leisten haben würde, im Frachtbriefe zu deklariren und demnächst nachzuweisen, daß er einen solchen weiteren Schaden wirklich erlitten hat. Der letztere ist in diesem Falle bis zur Höhe des deklarirten Betrages durch die Eisenbahn zu ersetzen.

Die Deklaration umfaßt, wie man sieht, nicht nur den hier zunächst in Frage kommenden Fall des Verlustes und der Beschädigung, sondern auch denjenigen der Verspätung u. s. w."

Nach welchen Grundsätzen regelt sich die Ersatzpflicht der Eisenbahn für gänzlichen oder theilweisen Verlust von Gütern?

Wenn auf Grund der gesetzlichen Bestimmungen (Verkehrs-Ordnung, Internat. Uebereinkommen) von der Eisenbahn für gänzlichen oder theilweisen Verlust des Gutes Ersatz geleistet werden muß, so ist der gemeine Handelswerth, in dessen Ermangelung der gemeine Werth zu ersetzen, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Orte der Ablieferung zu der Zeit hatte, zu welcher das Gut abzuliefern war. Davon kommt in Abzug, was in Folge des Verlustes an Fracht, Zöllen und sonstigen Kosten erspart ist.

Welcher Werth ist nun zu ersetzen?

Für Güter, welche regelmäßig gehandelt werden, sogenannte marktgängige Güter, ist dies der gemeine Handelswerth oder der Marktpreis, d. i. der mittlere Preis, welcher bei einer erheblichen *Zahl von* Kaufgeschäften über Gut derselben Art und Beschaffen-

heit erzielt worden ist. Der Beweis für diesen Werth ergibt sich am einfachsten aus den amtlichen Cursnotirungen, eventuell auch aus privaten Preislisten.

Für nicht marktgängige Güter tritt an die Stelle des gemeinen Handelswerthes oder Marktpreises der gemeine Werth, welcher eventuell durch Sachverständige zu ermitteln ist. (Gerstner, Intern. Eisenbahn-Frachtrecht, S. 312 und Goldschmitt, Handbuch des Handelsrechts S. 586, 593, Anm. 40.)

Als Marktpreis eines gewissen Platzes ist derjenige Durchschnittspreis zu betrachten, welcher sich bei Vergleichung einer erheblichen Zahl von an diesem Orte geschlossenen Geschäften als der von den besondern persönlichen Beziehungen und sonstigen speciellen Umständen des Geschäftsschlusses unabhängige, gemeine Werth der betreffenden Waare darstellt.

In der Praxis wird wegen der Schwierigkeit des Beweises des Marktpreises am Ablieferungsorte bei Regulirung der Schadenersatz-Ansprüche in der Regel der Fakturapreis, d. i. der Einkaufspreis, zu Grunde gelegt und die Fracht von den Beschädigten nicht beansprucht; dieses Verfahren stimmt in allen den Fällen überein, wo der Handelswerth am Absendeort zuzüglich der Fracht bis zum Bestimmungsorte dem Marktpreis am letzteren gleichkommt.

Ist der letztere in Folge irgend welcher Umstände höher oder niedriger, so kommt die Differenz entweder den Reklamanten oder der Bahn zu Gute. (Siehe Ruckdeschl, Commentar z. Betriebs-Reglement, Seite 222.)

Was versteht man unter Ablieferungshindernissen und wie ist beim Eintritt solcher zu verfahren?

Unter Ablieferungshindernissen versteht man alle Umstände, welche der regelmäßigen Ablieferung des Gutes am Empfangsorte entgegenstehen. Das gewöhnliche Ablieferungshinderniß ist die Weigerung des Adressaten, die Sendung anzunehmen, was ihm insolange frei steht, als er noch keine die Annahme in sich schließende Handlung vorgenommen hat. Das Hinderniß kann aber auch darin bestehen, daß der Adressat nicht aufzufinden ist, oder daß er das Gut nach erfolgter Annahme nicht innerhalb der durch die lokalen Bestimmungen vorgesehenen Fristen abnimmt. Ablieferungshindernisse anderer Art bilden Ansprüche Dritter, gerichtliche oder polizeiliche Beschlagnahme des Gutes und dergleichen. Voraussetzung ist dabei — im Gegensatz zu den Transporthindernissen – stets, daß sich das Hinderniß erst auf der Empfangsstation zeigt, somit nur der Ablieferung, nicht dem Transport entgegensteht. (Gerstner, Internat. Eisenbahnfrachtrecht.)

§ 70 der Verkehrsordnung besagt über die Ablieferungshindernisse Folgendes:

Bei Ablieferungshindernissen hat die Empfangsstation den Absender durch Vermittelung der Versandstation von der Ursache des Hindernisses unverzüglich in Kenntniß zu setzen. Sie darf in keinem Falle ohne ausdrückliches Einverständniß des Absenders das Gut zurücksenden. Dies gilt insbesondere von Gütern, deren An- oder Abnahme verweigert oder nicht rechtzeitig bewirkt wird, oder deren Abgabe sonst nicht möglich ist.

Derartige Güter hat die Eisenbahn auf Gefahr und Kosten des Absenders auf Lager zu nehmen und für dieselben die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns anzuwenden Sie ist jedoch nach ihrem Ermessen auch berechtigt, solche Güter unter Nachnahme der darauf haftenden Kosten und Auslagen einem öffentlichen Lagerhause oder einem Spediteur für Rechnung und Gefahr dessen, den es angeht, auf Lager zu übergeben, wovon der Absender sofort zu benachrichtigen ist.

Die Eisenbahn ist ferner befugt:

a) Güter der im ersten Absatz erwähnten Art, wenn sie dem schnellen Verderben ausgesetzt sind, oder wenn sie nach den örtlichen Verhältnissen weder eingelagert noch einem Spediteur übergeben werden können, sofort,

b) Güter, welche weder vom Empfänger abgenommen, noch vom Absender zurückgenommen werden, frühestens 4 Wochen nach Ablauf der lagerszinsfreien Zeit, falls aber deren Werth durch längere Lagerung oder durch die daraus entstehenden Kosten unverhältnißmäßig vermindert würde, auch schon früher,

ohne weitere Förmlichkeit bestmöglich zu verkaufen. Von dem bevorstehenden Verkaufe ist der Absender womöglich zu benachrichtigen, auch ist ihm der Erlös nach Abzug der Kosten zur Verfügung zu stellen. (Ueber das Verfahren bei Ablieferungshindernissen siehe auch § 53 der Allgem. Abfertigungsvorschriften.)

Was bestimmt die Verkehrsordnung über Transporthindernisse?*

§ 65 lautet:

„Wird der Antritt oder die Fortsetzung des Eisenbahn-Transportes durch höhere Gewalt oder Zufall verhindert, so hat

* Unter Transporthinderniß ist hier ein nach dem Abschluß des Frachtvertrages und vor der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte eingetretenes und von dem Willen der Betheiligten unabhängiges Ereigniß zu verstehen, welches der Ausführung des Transportes entgegensteht. Die Bestimmungen des § 65 der V.-O. beziehen sich also nicht auf die Umstände, welche die Ein-

— abgesehen von dem Falle des Absatzes 3 dieses Paragraphen — die Eisenbahn den Absender um anderweitige Verfügung über das Gut anzugehen.

Der Absender kann vom Vertrage zurücktreten, muß aber die Eisenbahn, sofern derselben kein Verschulden zur Last fällt, für die Kosten der Vorbereitung des Transports, die Kosten der Wiederausladung und die Ansprüche in Beziehung auf den etwa bereits zurückgelegten Transportweg durch Zahlung der in den Tarifen festzusetzenden Gebühren entschädigen.

Wenn die Fortsetzung des Transports auf einem anderen Wege stattfinden kann, so ist, unbeschadet der aus Rücksichten des allgemeinen Verkehrs ergehenden Anordnungen der Aufsichtsbehörde, der Eisenbahn die Entscheidung überlassen, ob es dem Interesse des Absenders entspricht, das Gut auf einem anderen Wege dem Bestimmungsorte zuzuführen oder es anzuhalten und den Absender um anderweitige Anweisung anzugehen.

Ist ein Frachtbrief-Duplikat oder Aufnahmeschein ausgestellt worden, und befindet sich der Absender nicht im Besitze der ausgestellten Urkunde, so dürfen die in diesem Paragraphen vorgesehenen Verfügungen weder die Person des Empfängers, noch den Bestimmungsort abändern.

---

gehung des Frachtvertrages überhaupt verbieten und ebensowenig auf die Ablieferungshindernisse am Empfangsorte. Desgleichen sind vom Begriffe der Transporthindernisse solche Ereignisse ausgeschlossen, welche — wie namentlich der Verlust des Gutes — die Beförderung nachträglich absolut oder dauernd unmöglich machen. Es handelt sich vielmehr um zeitweilige Hemmnisse der Ausführung des bereits abgeschlossenen Frachtvertrages, welche voraussichtlich demnächst beseitigt werden. Der häufigste und wichtigste Fall derartiger „Transporthindernisse" ist die „Betriebsstörung" im engeren Sinne, d. h. die Unterbrechung des regelmäßigen Eisenbahnbetriebes, sei es durch Naturereignisse — wie Schneeverwehungen, Ueberschwemmungen, Bergstürze u. dgl. —, sei es durch Eisenbahnunfälle oder sonstige Ereignisse, welche eine Strecke zeitweilig unbenutzbar machen. In einem weiteren Sinne umfaßt der Ausdruck „Betriebsstörung" alle Transporthindernisse in der vorentwickelten Bedeutung. (Siehe Gerstner, Internat. Eisenbahn-Frachtrecht.)

Was unter „zeitweiliger" Verhinderung zu verstehen sei, darüber spricht sich das Reichsoberhandelsgericht in einer Entscheidung vom 28. November 1871 in folgender Weise aus: „Darunter sind nach dem Grundgedanken des Gesetzes nicht solche Hindernisse zu verstehen, welche nach Lage der Sache den erkennbaren Vertragszweck vollständig vereiteln würden und demnach einem dauernden Hinderungsgrunde gleichzuachten sind; andererseits begreift das Gesetz darunter auch nicht ganz geringfügige Verzögerungen. Wie zeitweilige und dauernde Unmöglichkeit oder Hinderung nicht als absolute, sondern nur als relative Gegensätze aufzufassen sind und Natur und Zweck des concreten Vertragsverhältnisses darüber entscheiden müssen, ob das objectiv aufgefaßte nur zeitweilige Hinderniß als ein dauerndes zu behandeln ist, so hat auch beim Frachtvertrag die verständige Würdigung des einzelnen Falles zu entscheiden. (Siehe Dr. Wehrmann, Eisenbahnfrachtgeschäft, Seite 66.)

Die im Falle des Rücktritts vom Frachtvertrage vom Absender zu zahlende Gebühr für die Vorbereitung der Beförderung und die Wiederausladung ist aus dem Neben-Gebührentarif zu ersehen.

Die Eisenbahn ist in den im vorstehenden Paragraphen vorgesehenen Fällen befugt, sofern der Absender auf Erfordern der Eisenbahn nicht anderweit über das Gut verfügt, mit demselben so zu verfahren, wie im § 70 der V.-O. für unanbringliche Güter vorgeschrieben ist." (Ueber das Verfahren bei Verschleppungen, Betriebsstörungen und sonstigen Unregelmäßigkeiten, siehe § 44 der Allgem. Abf.-Vorschr.)

Wann erlöschen die Ansprüche aus dem Frachtverkehr?

Ist die Fracht nebst den sonst auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt und das Gut angenommen*, so sind alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage erloschen.

Hiervon sind jedoch ausgenommen:

1. Entschädigungsansprüche, bei welchen der Berechtigte nachweisen kann, daß der Schaden durch Arglist oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt worden ist;
2. Entschädigungsansprüche wegen Verspätung, wenn die Reklamation spätestens am siebenten Tage, den Tag der Annahme nicht mitgerechnet, bei einer der nach § 74 der V.-O. in Anspruch zu nehmenden Eisenbahnen angebracht wird**;
3. Entschädigungsansprüche wegen solcher Mängel, deren Feststellung gemäß § 71 der V.-O. vor der Annahme des Gutes durch den Empfänger erfolgt ist, oder deren Feststellung nach § 71 der V.-O. hätte erfolgen sollen und durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist;

* Unter Annahme des Gutes ist der Willensakt zu verstehen, durch welchen sich der Empfänger mit der seitens der Eisenbahn erfolgten Aushändigung oder Ablieferung des Gutes an ihn einverstanden erklärt. Dies kann nach allgemein geltenden Rechtsgrundsätzen ausdrücklich oder stillschweigend geschehen. Es kann geschehen durch den Empfänger selbst oder dessen legitimirte Vertreter. Nur muß die Annahme, um in Verbindung mit der Zahlung jene Wirkung hervorzubringen, auf freiem Willen beruhen; eine durch Zwang bewirkte, durch Irrthum veranlaßte oder durch Betrug erschlichene Annahme würde jene Wirkung nicht äußern. Ueber die Frage, ob und inwieweit die Dienstboten und sonstigen Leute des Empfängers zur Annahme berechtigt sind, wird, mangels ausdrücklichen Auftrages oder lokaler Vorschrift, die Geschäftsübung im Hause des Empfängers entscheiden.

** Eine solche Vorschrift erscheint nothwendig und billig, weil der Gutsempfänger in den meisten Fällen nicht in der Lage sein wird, eine etwaige Lieferfristüberschreitung sogleich bei der Annahme des Gutes geltend machen zu können. Er wird sich unter Umständen erst Aufschluß aus den Tarifen erholen und die Frachtbriefangaben vergleichen müssen.

4. Entschädigungsansprüche wegen äußerlich nicht erkennbarer Mängel, deren Feststellung nach der Annahme erfolgt ist, jedoch nur unter nachstehenden Voraussetzungen:
   a) Es muß unmittelbar nach der Entdeckung des Schadens und spätestens vier Wochen nach der Empfangnahme des Gutes der Antrag auf Feststellung gemäß § 71 der B.-O. bei der Eisenbahn oder bei dem zuständigen Gerichte angebracht werden;
   b) der Berechtigte muß beweisen, daß der Mangel während der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und der Ablieferung entstanden ist.

   War indessen die Feststellung des Zustandes des Gutes durch den Empfänger auf der Empfangsstation möglich, und hat die Eisenbahn sich bereit erklärt, dieselbe dort vorzunehmen, so findet die Bestimmung unter Ziffer 4 keine Anwendung.

Es steht dem Empfänger frei, die Annahme des Gutes, auch nach Annahme des Frachtbriefes und Bezahlung der Fracht, insolange zu verweigern, als nicht seinem Antrage auf Feststellung der von ihm behaupteten Mängel stattgegeben ist. Vorbehalte bei der Annahme des Gutes sind wirkungslos, sofern sie nicht unter Zustimmung der Eisenbahn erfolgt sind.*

Wenn von mehreren auf dem Frachtbriefe verzeichneten Gegenständen einzelne bei der Ablieferung fehlen, so kann der Empfänger in der Empfangsbescheinigung die nicht abgelieferten Gegenstände unter specieller Bezeichnung derselben ausschließen.

Alle in diesem Paragraphen erwähnten Entschädigungsansprüche müssen schriftlich erhoben werden. (§ 90 der B.-O.)

Wann verjähren die Ansprüche aus dem Frachtverkehr?

Die Klagen gegen die Eisenbahn wegen gänzlichen Verlustes oder wegen Verminderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung des Gutes verjähren nach einem Jahre.

Die Frist beginnt in Ansehung der Klagen wegen gänzlichen Verlustes mit dem Ablauf des Tages, an welchem die Ablieferung

* Wenn der Empfänger nach Ankunft den Frachtbrief in Empfang genommen oder auf Herausgabe des Frachtbriefes mit dem Gute geklagt hat, so kann er die Annahme des Gutes der Eisenbahn gegenüber nicht mehr verweigern und zwar auch dann nicht, wenn das Gut verspätet oder im beschädigten Zustande angekommen ist. Im letzteren Falle kann er aber verlangen, daß die von ihm behaupteten Mängel (äußerlich erkennbar) vor der Annahme vorschriftsmäßig constatirt werden. Sobald dies geschehen ist, muß er das Gut annehmen. Auf äußerlich nicht erkennbare Mängel findet die Bestimmung unter 4 Anwendung. (Gerstner, Intern. Eisenbahnfrachtrecht, § 62.)

hätte bewirkt sein müssen; in Ansehung der Klagen wegen Verminderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung mit dem Ablauf des Tages, an welchem die Ablieferung geschehen ist.

In gleicher Art sind die Einreden wegen Verlustes, Verminderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung des Gutes erloschen, wenn nicht die Anzeige von diesen Thatsachen an die Eisenbahn binnen der einjährigen Frist abgesandt worden ist.

Diese Bestimmungen finden in Fällen des Betruges oder der Veruntreuung der Eisenbahn keine Anwendung.*

Nach welchen Bestimmungen und Grundsätzen erfolgt die Frachtberechnung?

Die Fracht wird nach den publizirten Tarifen der einzelnen Bahnen, beziehungsweise der Verbände berechnet. Außer den in den Tarifen angegebenen Frachtsätzen und Vergütungen für besondere im Tarife vorgesehene Leistungen dürfen nur baare Auslagen erhoben werden, insbesondere Aus-, Ein- und Durchgangsabgaben, nicht in den Tarif aufgenommene Kosten für Ueberführung und Auslagen für Ausbesserungen an den Gütern, welche infolge ihrer äußeren oder inneren Beschaffenheit zu ihrer Erhaltung nothwendig werden. Diese Auslagen sind gehörig festzustellen und in dem Frachtbriefe ersichtlich zu machen, welchem die Beweisstücke beizugeben sind.

(Wenn z. B. auf einer Transitstation die Beschädigung eines gefüllten Fasses wahrgenommen wird, so hat diese Dienstesstelle sogleich die nothwendige Reparatur zu veranlassen. Die hiefür erwachsenden Kosten werden unter entsprechender Bezeichnung und unter Beigabe einer abquittirten Rechnung im Originalfrachtbriefe vorgemerkt und der Adreßstation mit eigener Karte zugerechnet.)

Die Versender müssen die Güter auf ihre Kosten in die Güterhalle bezw. an den Einladeplatz abliefern und in gleicher Weise müssen auch die Empfänger die an sie ankommenden Güter abholen. Für die Verbringung der Güter von den Fuhrwerken in die Güterhalle und umgekehrt ist, wenn dies auf Verlangen der Partei durch das Personal der Verwaltung besorgt wird, die aus dem Neben-Gebührentarife zu ersehende Gebühr zu entrichten. Da wo die Eisenbahnverwaltung Rollfuhrunternehmer aufstellt, werden die näheren Bedingungen und Vergütungen am Schalter der Güterexpeditionen zur Einsicht ausgehängt.

* Bei Klagen, welche sich auf Arglist oder grobe Fahrlässigkeit seitens der Eisenbahn gründen, beträgt die Verjährungsfrist nach § 44 Abs. 1 des internationalen Uebereinkommens drei Jahre. Wenn ein Betrug oder eine Veruntreuung vorliegt, so kommt das gemeine Recht zur Anwendung, nach welchem die Verjährungsfrist für diese Klagen 30 Jahre beträgt. Die Verkehrsordnung *kennt die dreijährige* Verjährung bei Arglist und grober Fahrlässigkeit **nicht**.

Im Besonderen gelten folgende Grundsätze: Die Fracht wird nach Kilogramm berechnet. Sendungen unter 20 kg werden für 20 kg, das darüber hinausgehende Gewicht wird mit 10 kg steigend so berechnet, daß je angefangene 10 kg für voll gelten.

Die Fracht wird auf volle 0,10 Mark in der Weise abgerundet, daß Beträge unter 5 Pfennig gar nicht, Beträge von 5 Pfennig ab aber für 0,10 Mark gerechnet werden.

Die Frachtberechnung ist eine verschiedene, je nachdem das Gut als Eilgut oder als Frachtgut aufgegeben wird.

A. Eilgut.

Eilstückgut wird zu den im Tarif vorgesehenen Sätzen, Eilgut in Wagenladungen ohne Unterschied der Artikel zu den doppelten Sätzen der Allgemeinen Wagenladungsklasse (B bezw. A[1]) befördert.

Mindestens werden 0,50 Mark für jede Frachtbriefsendung erhoben.

Wird Eilgut auf Antrag des Absenders und mit Zustimmung der Eisenbahn als Schnellzugsgut mit denjenigen Zügen befördert, mit welchen die Bestimmungsstation am schnellsten erreicht wird, so wird die doppelte Eilgutfracht, mindestens jedoch 1 Mark für jede Frachtbriefsendung erhoben.

Die Frachtberechnung für Schnellzugsgut erfolgt in der Weise, daß der Eilgutsatz verdoppelt, und nach diesem Satze die Fracht berechnet wird.

B. Frachtgut.

Stückgut.

Zu den Stückgutsätzen werden diejenigen Güter befördert, welche der Absender nicht als Wagenladung aufgiebt.

Mindestens werden 0,30 Mark für jede Frachtbriefsendung erhoben.

Für die in der Güter-Classification, Abschnitt a) „Specialtarif für bestimmte Stückgüter" aufgeführten Güter werden die Sätze dieses Specialtarifs, für alle übrigen die Sätze der Allgemeinen Stückgutklasse berechnet.

Werden Güter des Special-Tarifs mit solchen der Allgemeinen Stückgutklasse in getrennter Verpackung mit einem Frachtbriefe aufgegeben, so wird die Fracht nach den Sätzen der Allgemeinen Stückgutklasse berechnet, sofern nicht bei getrennter Angabe des Gewichts die Einzelberechnung sich billiger stellt. Bei der Einzelberechnung wird die Fracht für das zur Allgemeinen Stückgutklasse und für das zum Specialtarif gehörige Gut min-

destens für je 10 kg berechnet und das darüber hinausgehende Gewicht steigend je auf volle 10 kg abgerundet.

Werden Güter des Specialtarifs mit solchen der Allgemeinen Stückgutklasse, soweit dies nach den Bestimmungen der V.-O. zulässig ist, zu einem Frachtstück vereinigt, so wird die Fracht für das ganze Gewicht zu den Sätzen der Allgemeinen Stückgutklasse berechnet.

Wagenladungen.

Zu den Sätzen der Wagenladungsklassen werden diejenigen Güter befördert, welche der Absender mit einem Frachtbrief für einen Wagen als Wagenladung aufgiebt.

Die Güter werden eingetheilt in vier Hauptklassen:

Güter der Allgemeinen Wagenladungsklasse (Klasse B) mit der Nebenklasse A[1],
" des Specialtarifs I } mit der Nebenklasse A[2],
" " " II }
" " " III mit der Nebenklasse Specialtarif II.

Die Güter der Specialtarife sind aus der Güter-Classification, Abschnitt b) „Specialtarife für Wagenladungsgüter" zu ersehen; alle daselbst nicht genannten Güter gehören zur Allgemeinen Wagenladungsklasse.

Der Versender kann behufs Anwendung der Frachtsätze der Specialtarife die Stellung anderer Wagen als solcher von mindestens 10,000 kg Ladegewicht nicht beanspruchen.

Sind derartige Wagen nicht vorhanden, so ist die Eisenbahnverwaltung berechtigt, andere Wagen mit mindestens 10,000 kg Gesammtladegewicht zur Beladung zu stellen. Der Versender ist in diesem Falle berechtigt, die gestellten Wagen bis zum Gesammtladegewicht gegen Zahlung der Fracht nach den Taxen der Specialtarife zu belasten.

Der Frachtberechnung nach den Sätzen der Hauptklassen wird ein Gewicht von mindestens 10,000 kg für jeden verwendeten Wagen, der Frachtberechnung nach den Sätzen der Nebenklassen ein Gewicht von mindestens 5000 kg für jeden verwendeten Wagen zu Grunde gelegt, auch wenn das wirkliche Gewicht weniger als 10,000 kg bezw. 5000 kg beträgt.

Für Sendungen von weniger als 10,000, aber mehr als 5000 kg wird die Fracht für das wirkliche Gewicht nach der Nebenklasse oder für 10,000 kg nach der Hauptklasse für jeden verwendeten Wagen berechnet, je nachdem die eine oder andere Berechnung eine billigere Fracht ergiebt.

Gemeinsame Bestimmungen für alle Wagenladungen.

Das Zusammenladen verschiedenartiger Güter ist gestattet, insoweit nicht Bestimmungen der B.-O. entgegenstehen (vergl. Nr. XV 2 und 3, XVII, XVIII, XXXVI D Absatz 3 und 4, XXXIX Ziffer 4 und 5, XL Absatz 3, LIV und LV Ziffer 5 der Anlage B der B.-O.) Wagenladungen können also auch aus verschiedenen Gütern derselben Hauptklasse oder aus Gütern verschiedener Hauptklassen gebildet werden.

Werden Güter verschiedener Klassen zusammengeladen, so wird die Fracht für die ganze Wagenladung nach dem Satze derjenigen Klasse berechnet, welcher der dabei befindliche höchst tarifirte Artikel angehört.

Stellt sich jedoch bei getrennter Angabe des Gewichts der verschiedenen Güter die Einzelberechnung nach den §§ 5—9 der allgemeinen Tarifvorschriften billiger, so wird diese angewendet.

Wenn durch den Absender weder der Laderaum, noch das Ladegewicht des Wagens ausgenutzt wird, so hat die Eisenbahn das Recht, Zuladungen vorzunehmen.

Ist die Anwendung ermäßigter Frachtsätze oder günstigerer Frachtbedingungen in der Classification der Güter der Specialtarife an die Bedingung der Ausfuhr geknüpft, so wird hierunter in der Regel die Beförderung mit direktem Frachtbriefe über die Grenzen des deutschen Zollgebietes hinaus verstanden.

Auf Sendungen, welche ausnahmsweise nicht mit direkt nach dem Zollauslande lautenden Frachtbriefen, sondern zunächst nach einer Binnenstation aufgegeben und von dort aus entweder sofort oder nach vorübergehender Lagerung daselbst mit der Eisenbahn oder zu Wasser nach dem Zollauslande weiterverfrachtet werden, finden die in der Güter-Classification vorgesehenen Ermäßigungen und Begünstigungen nur unter den in § 10 der Allgemeinen Tarifvorschriften enthaltenen Bedingungen Anwendung.

Besondere Vorschriften bestehen für explodirbare Gegenstände, für Mineralsäuren u. dgl., für Edelmetalle, Kunstgegenstände u. dgl., für sperrige Güter, für Fahrzeuge, für gebrauchte Emballagen, für Flüssigkeiten in Kessel- und anderen Gefäßwagen, für Gegenstände, welche Schutzwagen oder mehr Wagen erfordern, für frisches Fleisch, für Bienen, Brieftauben, Fische, sowie für Rückbeförderung der mit Magermilch, Buttermilch und Molken gefüllten Milchgefäße.

Welche Güter finden gegen Bezahlung der Stückguttaxe eilgutmäßige Beförderung?

Eilgutmäßige Beförderung gegen Bezahlung der Stückguttaxe finden regelmäßig folgende Güter:

1. Bienen,
2. Brieftauben,
3. lebende Fische, Fischbrut, für Aquarien bestimmte kleine Fluß- und Seethiere, sowie frische Fische, insofern für lebende Fische im Wasser die in § 34 der Allgemeinen Tarifvorschriften enthaltenen Bedingungen erfüllt sind,
4. Tafelbutter, beim Versand von bayerischen nach außerbayerischen Stationen einschließlich der zur überseeischen Ausfuhr bestimmten Sendungen, in der Strecke von der Aufgabs- bis zur bayerischen Uebergangsstation, jedoch nur von jenen Producenten, welche durch Vorlage eines Zeugnisses des betr. landwirthschaftlichen Bezirkscomités bei der Aufgabestation nachweisen, daß in der betr. Molkerei Tafelbutter erzeugt und versendet wird,
5. frische Beeren aller Art in jeder Verpackung,
6. frisches Obst in Körben mit Ausschluß von Südfrüchten, wie Feigen, Citronen, Orangen rc.,
7. frisches grünes Gemüse aller Art, sowie Spargel und Rettige.

Die eilgutmäßige Beförderung anderer Güter gegen Bezahlung der Stückguttaxe, z. B. von Bier-, Brod- rc., Sendungen ist von jedesmaliger besonderer Genehmigung der Generaldirektion abhängig.

Die unter 4 und 7 aufgeführten Güter werden bei Aufgabe als Eilgut mit gewöhnlicher Frachtgutkarte abgefertigt.

Nach welchen Grundsätzen regelt sich der Uebergabs- und Uebernahmsdienst?

1.

Jede Expeditionsstelle bleibt für die ihr entweder unmittelbar vom Versender übergebenen oder zur Umbehandlung und Umladung übernommenen Eil- und Frachtgüter, Gepäckstücke, Vieh- und Fahrzeugsendungen, Dienstschreiben, Dienstpackete und Kassetten insolange verantwortlich, bis sie die ordnungsmäßige Uebergabe an das Zugpersonal nachweislich vollzogen hat. Vom Zeitpunkt dieser Uebergabe an stehen die übernommenen Gegenstände unter Verantwortlichkeit des Zugpersonals, bis die Ablieferung an die Empfangs- bezw. Transitexpedition in vorgeschriebener Weise erfolgt ist. Als Nachweis für den Vollzug der Uebergabe von den Expeditionen an das Zugspersonal dient der Uebergabsschein. Für die reinen Güterzüge wird in den Stationen, bei welchen Gepäckabfertigungsdienst vom Güterdienste getrennt ist, der Uebergabsschein von den Güterexpeditionen ausgestellt. Bei den Personenzügen und bei den gemischten Zügen werden in diesen Stationen von den Gepäck- und Güterexpeditionen getrennte

Uebergabsscheine ausgestellt und die Gepäckstücke, Dienstschreiben, Dienstpackete und Kassetten, sowie die Fahrzeuge und Viehsendungen von den Gepäckexpeditionen dem Zugspersonale überwiesen, während die Güterexpeditionen die Eil- und Frachtgüter sowie die eigenen Dienstschreiben, Dienstpackete und Kasseten übergeben.

Bei den Schnellzügen übergeben die Güterexpeditionen etwaige Dienstschreiben und Eilgüter durch Vermittelung der Gepäckexpeditionen. Wo besondere Eilgutexpeditionen bestehen, besorgen diese bei den Personen- und Schnellzügen die Uebergabe der Güter, Güterdienstschreiben und Güterexpeditionskassetten. Der Vortrag in den Uebergabsscheinen erfolgt mit Tinte. Radirungen sind durchaus unzulässig. Abänderungen müssen von demjenigen, der sie vornimmt, durch Unterschriftsbeisetzung bestätigt werden.

2.

Sowohl für die Hauptstrecke, d. h. jene Strecke, welche von dem übernehmenden Zugspersonale durchfahren wird, als auch für jede andere Strecke, für welche unterwegs eine unmittelbare Uebergabe an ein zweites oder folgendes Conducteurpersonal zu geschehen hat, sind getrennte Uebergabsscheine anzufertigen.

Auf Nebenstrecken, bis zu welchen ein unmittelbarer Zugsanschluß mit unmittelbarer Uebergabe von Conducteur zu Conducteur nicht reicht, erstreckt sich das Erfordernis der Ausstellung getrennter Uebergabsscheine nicht. Die nach solchen Nebenstrecken bestimmten Güter, Gepäckstücke ꝛc. sind vielmehr als nach derjenigen Strecke gehörig zu betrachten und zu behandeln, auf welcher in Ermangelung unmittelbaren Zugsanschlusses die Uebergabe vom Conducteur an eine Abzweigestation einzutreten hat.

Für die Hauptstrecke muß von jeder Station zu jedem Zuge, der die Station berührt und daselbst anhält, ein Uebergabsschein — Hauptübergabsschein — ausgestellt und dem durchfahrenden Conducteur ausgehändigt werden, auch wenn nichts zu übergeben sein sollte; für die anderen Strecken sind Uebergabsscheine — Nebenübergabsscheine — nur dann zu fertigen, wenn Gegenstände nach den an ihnen gelegenen Stationen zu befördern und unmittelbar an die Anschlußzüge zu übergeben sind.

Der Hauptübergabsschein darf nur solche Gegenstände umfassen, welche der aus den Händen der Versand- bezw. Uebergabsstation übernehmende Conducteur persönlich bis zur Bestimmungsstation zu verbringen, oder, soferne auf einer Abstoß- oder der Kursendstation ein unmittelbarer Zugsanschluß nicht stattfindet, an die Abstoß- oder Kursendstation zu übergeben hat.

Bezüglich des direkten Verkehres gilt hiebei jene Uebergangsstation als Bestimmungsstation, auf welcher die Uebergabsgegenstände auf fremde Bahnen übergehen.

Alle Gegenstände, die der zuerst übernehmende Conducteur unterwegs oder auf der Kursendstation dem Conducteur eines unmittelbar anschließenden Zuges zu übergeben hat, müssen auf Nebenübergabsscheinen und zwar unter Ausstellung eines besonderen Nebenübergabsscheines für jede einzelne in Betracht kommende Strecke vorgetragen werden. Zu beachten ist ferner, daß mehrere Gegenstände, die zwar nach der gleichen Nebenstrecke bestimmt sind, aber an ihrer Bestimmungsstation mit verschiedenen Zügen eintreffen sollen, niemals auf einem Uebergabsscheine zusammen vorgetragen werden dürfen, sondern mit getrennten Uebergabsscheinen übergeben werden müssen. Wie weit die unmittelbare Uebergabe von Conducteur zu Conducteur reicht, ist aus dem Transportdienstbuche zum jeweiligen Fahrplane zu ersehen. Besteht ein Zweifel darüber, ob unmittelbarer Zugsanschluß mit unmittelbarer Uebergabe bis zur Bestimmungsstation eines Gutes u. s. w. Platz greift, oder ob unterwegs die Vermittlung durch eine Expedition einzutreten hat, so ist immer ersteres anzunehmen und ein getrennter Nebenübergabsschein für diejenige Strecke, an welcher die Bestimmungsstation liegt, auszustellen.

Beispiel.

Zug 1366 Murnau-München, Winterfahrordnung 1893/94.

Von allen zwischen Murnau und München gelegenen Stationen muß an den Gepäckconducteur ein Hauptübergabsschein, beziehungsweise Fehlanzeige, in der Richtung nach München übergeben werden. Für alle unmittelbar oder mittelbar anschließenden Nebenstrecken wird, wenn Gepäck, Güter oder sonstige Gegenstände nach Stationen einer solchen Strecke vorhanden sind, ein Nebenübergabschein ausgestellt.

Die Expedition Murnau hat nun beispielsweise für den Zug 1366 am 29. März 1894 zwei Gepäckstücke nach Meitingen, ein Eilgut nach Penzberg, ein Eilgut nach Holzkirchen und ein Dienstschreiben nach Günzburg mitzugeben; welche Uebergabspapiere sind in diesem Falle auszufertigen?

Die Abzweigstation für Meitingen ist in erster Linie Pasing (Route München—Ulm) und in zweiter, Augsburg (Route Augsburg - Pleinfeld), Abzweigstation für Penzberg ist Tutzing (Route Tutzing—Penzberg); für Holzkirchen ist München C. (Route München C.—Tölz), für Günzburg ist Pasing (Route München—Ulm) Abzweigstation. Laut Transport-Dienstbuch zur Winterfahrordnung 1893/94 vom 1. Oktober 1893, Heft I, hat Zug 1366

in Pasing direkte Uebergabe an den Personenzug 916 München—Ulm und letzterer wieder in Augsburg an den Schnellzug 84 Augsburg—Pleinfeld.

Da Schnellzug 84 in Meitingen nicht anhält, ist für die zwei Gepäckstücke dorthin, sowie für das Dienstschreiben nach Günzburg ein gemeinschaftlicher Nebenübergangsschein nach Nebenroute 52b München—Ulm auszustellen. Die beiden oben benannten Gepäckstücke übergiebt der Gepäckconducteur dieser Route an die Station Augsburg unter Vortrag in dem für diese Station zu fertigenden Ablieferungsschein, und analog findet die Uebergabe des Dienstschreibens in Günzburg statt.

Für das Eilgut nach Penzberg hat die Station Murnau einen Nebenübergabsschein nach Nebenroute 76 Route Tutzing—Penzberg, und für die Eilgutsendung nach Holzkirchen einen solchen nach Nebenroute 72a/73a München—Tölz zu fertigen.

Mithin übergibt die Station Murnau im vorliegenden Falle dem Gepäck-Conducteur 3 Nebenübergabsscheine und 1 Hauptübergabsschein.

Auf letzterem sind diese 3 Nebenübergabsscheine in Rubrik 2 vorzutragen.

Außerdem wären auf dem Hauptübergabsschein noch alle vorhandenen Sendungen für die Stationen der Strecke Murnau—München C.-B. und solcher Strecken, nach welchen direkte Uebergabe nicht stattfindet, vorzutragen.

3.

Die Entgegennahme der Uebergabsscheine gilt als Empfangsbestätigung des Conducteurs oder Packmeisters über die darin vorgetragenen Gegenstände, sofern nicht alsbald wegen etwaiger Unrichtigkeiten Anstand erhoben und deren Berichtigung verlangt wird.

Die Uebergabsscheine sammt den dazu gehörigen Papieren sind dem Conducteur* am Dienst- bezw. Gepäckwagen durch den Güter- oder Gepäck-Abfertigungsbeamten zu übergeben. Nur wenn dieser nachweisbar durch eine anderweitig gebotene Dienstleistung an der Uebergabe unbedingt gehindert ist, darf letztere durch einen Bediensteten der Gepäck- oder Güter-Expedition bethätigt werden. Der Conducteur hat sich bei Entgegennahme der Uebergabsscheine zunächst von dem Vorhandensein aller in demselben aufgeführten Begleitpapiere zu überzeugen und alsdann auf Grund dieser die einzelnen Uebergabsgegenstände zu übernehmen. Fehlt ein Stück oder ist eine Beschädigung u. dergl. festzustellen, so ist der Ueber-

* Um nicht wiederholt „Conducteur" oder „Packmeister" anführen zu müssen, lassen wir den letzteren hinweg.

gabsschein dem übergebenden Beamten oder Bediensteten zu entsprechender Abänderung zur Beisetzung des Anerkenntnisses der Beschädigung zurückzugeben.

Anstände entscheidet auf denjenigen Stationen, auf welchen für den Güter- und Gepäckdienst besondere Abfertigungsstellen bestehen, der Güter-Expeditions- oder Stations-Vorstand; auf Zwischenstationen, auf welchen der Stationsvorstand für den gesammten Abfertigungsdienst verantwortlich ist, ist dem Oberconducteur behufs Vormerkung im Fahrberichte Meldung zu machen.

Werden dem Conducteur offene Sammelwagen mit nicht prüfbarem Inhalte übergeben und wird eine Bestätigung hierüber auf dem Uebergabsscheine seitens des Uebergabsbeamten verweigert, so ist, je nach Befund der Verladeweise, die Nichtprüfbarkeit durch den Güter-Expeditions- oder Stationsvorstand, auf Zwischenstationen durch den Oberconducteur auf dem Uebergabsscheine zu bestätigen und letzterenfalls durch diesen auf dem Fahrberichte Vormerk von dem Anstande zu machen. Solchenfalls bleibt der Uebergabsbeamte für jeden Abgang, sowie jede Beschädigung an den in dem Wagen verladenen Gütern so lange verantwortlich, als nicht nachgewiesen werden kann, daß der Abgang oder die Beschädigung erst nach Uebernahme des Wagens durch den Conducteur eingetreten ist.

Gleiches gilt, wenn die Nichtprüfbarkeit des Wageninhaltes seitens des Uebergabsbeamten auf dem Uebergabsscheine bestätigt wird.

Der Conducteur muß schon bei der Verladung der ihm übergebenen einzelnen Güter- und Gepäckstücke darauf achten, daß die Entladung an den Bestimmungsstationen möglichst rasch und unbehindert vor sich gehen kann. Das Stations- und Zugspersonal ist verpflichtet, ihn hiebei zu unterstützen und bei der Verladung nach seinen Angaben vorzugehen.

4.

Während der Fahrt hat der Conducteur oder Packmeister für jede kommende Station, an welcher der Zug hält, Ablieferscheine anzufertigen, mit denen er die Uebergabe aller abzuliefernden Gegenstände an die betreffenden Stationen vollzieht.

Der Güter- und Abfertigungsbeamte hat den Ablieferschein sammt allen dazu gehörigen Papieren am Gepäck- bezw. Dienstwagen in Empfang zu nehmen. Er überzeugt sich zunächst von dem Vorhandensein aller im Ablieferscheine bezeichneten Papiere und bethätigt sodann auf Grund dieser die Uebernahme sämmtlicher Uebergabsgegenstände im Beisein des Conducteurs. Nur wenn der Güter- oder Gepäck-Abfertigungsbeamte nachweisbar durch eine

anderweitig gebotene Dienstleistung unbedingt an der Uebernahme gehindert sein sollte, darf letztere durch einen Bediensteten der Güter- bezw. Gepäck-Expedition bethätigt werdeu.

Die Entgegennahme des Ablieferscheines gilt als Empfangsbestätigung des Gepäck- oder Güter-Abfertigungsbeamten bezw. Bediensteten über alle im Ablieferschein bezeichneten Gegenstände. Fehlt ein Stück oder ist eine Beschädigung u. dergl. zu beanstanden, so ist der Conducteur zur Berichtigung oder zur schriftlichen Anerkennung der Beschädigung u. s. w. unter Beisetzung seiner Unterschrift zu veranlassen.

Anstände werden wie bei Nr. 3 entschieden.

Uebergibt ein Conducteur einen Wagen, dessen Ladung nicht prüfbar ist, an eine Station, so hat er denselben mit seiner Plombe zu verschließen; in diesem Falle, sowie, wenn sonst infolge besonderer Anordnung der Conducteur die von ihm abzuliefernden Güter nicht stückweise, sondern in einem von ihm selbst plombirten Wagen der Empfangsstation überreicht, hat er im Ablieferscheine dem Vortrag der im plombirten Wagen befindlichen Stückzahl die Bemerkung „plombirt" beizufügen.

Die Entladung solcher Wagen durch die Empfangsstation hat nach den §§ 5, 6 und 7 der Vorschriften über den Verschluß und die Behandlung beladener Güterwagen zu erfolgen.

Für ordnungsmäßig festgestellte Abgänge und Beschädigungen bleibt der plombirende Conducteur haftbar.

5.

Hat der Conducteur auf einer Station nichts zu übergeben, so setzt er auf dem Ablieferscheine lediglich seinen Namen, Zugsnummer und Tag, sowie den Stationsnamen ein und übergibt den Ablieferschein als Fehlanzeige. An den Abzweigstationen, wo die nach Seitenstrecken bestimmten Gegenstände unmittelbar auf einen anderen Zug übergehen, hat die Uebernahme und Uebergabe unmittelbar von Conducteur zu Conducteur zu erfolgen. Zu diesem Behufe übergibt der Conducteur der einen Strecke an den Conducteur der anderen Strecke alle für diese Strecke oder weiterhin bestimmten Uebergabsscheine mit einem Ablieferscheine. Kann die Uebergabe und Uebernahme nicht unmittelbar von Conducteur zu Conducteur bethätigt werden, so übergibt der Conducteur an die Gepäck- bezw. Güter-Expedition der Abzweigstation die nach den abzweigenden Strecken bestimmten Güter und stellt die Zahl derselben in den für die Abzweigstation bestimmten Ablieferschein ein.

Wagenladungen und plombirte Wagen (ausschließlich Eilgutwagen), welche nach einer abzweigenden Strecke bestimmt sind, werden immer der Abzweigstation übergeben. Hat die Abzweig-

station die Güter für die abzweigende Strecke übernommen, so vollzieht sie die Weitergabe an den Conducteur der abzweigenden Strecke dadurch, daß sie die zugehörigen Papiere in die von ihr selbst auszustellenden Uebergabsscheine einträgt. Die direkte Uebergabe und Uebernahme findet in mehreren Fällen auch dann statt, wenn der übergebende und übernehmende Conducteur sich nicht persönlich treffen. bezw. nicht gleichzeitig in der Station anwesend sind, und zwar wird alsdann diese Uebergabe und Uebernahme durch Vermittlung der Station bewirkt. Bei welchen Zügen dieses Verfahren Platz greift, bestimmt in jedem einzelnen Falle das k. Oberbahnamt bei Beginn jeder Fahrordnung und ist dies aus dem 1. Heft des Transportdienstbuches durch Fettdruck des Namens der Vermittlungsstation in Spalte 3 oder 5 kenntlich gemacht.

Das Verfahren selbst ist folgendes:

a) Der übergebende Packmeister bezw. Conducteur übergibt in allen Fällen, in welchen der Packmeister bezw. Conducteur des übernehmenden Zuges noch nicht in der Station anwesend ist, die für den betreffenden Zug gehörigen Papiere, nämlich die Karten mit den Nebenübergabsscheinen und dem vorschriftsmäßig ausgefüllten Ablieferschein der Station, und zwar mittelst des für diese selbst bestimmten Ablieferscheins. Zu diesem Zwecke ist auf dem letzteren, nach dem Abschluß der Vorträge über die der Station selbst zu übergebenden Güter, der Vormerk zu machen:

„mit Ablieferschein für Zug Nr. . . . “

unter Anfügung der Abschlußsummen dieses Ablieferscheins, also unter Angabe der Gesammtzahl der zu übergebenden Karten und der Gesammtzahl der zu übergebenden Colli, vorausgesetzt, daß dieselben einzeln übergeben werden. Ist letzteres nicht der Fall, sondern befinden sich die Güter in Kurs- oder Sammelwagen, welche auf den Anschlußzug überzugehen haben — was die Regel bildet, — so ist lediglich die Anzahl dieser Wagen einzutragen unter Angabe der Nr. derselben und zwar der Kurswagen-Nr. bei Kurswagen und der Wagen-Nr bei Sammelwagen.

b) Der übergebende Packmeister hat diese Wagen vor ihrer Uebergabe zu plombiren und braucht sich die vermittelnde Station mit deren Inhalt, bezw. den einzelnen Collis nicht zu befassen. Ihre Thätigkeit beschränkt sich darauf, die Papiere entgegenzunehmen, die Vorträge im eigenen Ablieferschein mit jenen in den Ablieferscheinen für die Anschlußzüge zu vergleichen, bezw. deren Uebereinstimmung mit den zugehörigen Papieren festzustellen und den richtigen Verschluß der übergehenden Wagen zu prüfen. Auch weiterhin hat die ver-

mittelnde Station nichts zu thun, als die erhaltenen Papiere und Güter sorgfältig aufzubewahren und nach Eintreffen des übernehmenden Packmeisters, Conducteurs oder Oberconducteurs sie diesem zu übergeben. Ein Eintragen der auf diese Weise erhaltenen Karten in die Transitregister bezw. in die von der Station selbst für den übernehmenden Zug auszustellenden Uebergabs- und Nebenübergabsscheine hat also nicht stattzufinden.

c) Bei allen Zügen, bei welchen direkte Uebergabe durch Vermittlung einer Station vorgeschrieben ist, müssen die Ablieferscheine für die vermittelnde Station die oben bezeichneten Vorträge betreffs der Ablieferscheine für die Anschlußzüge enthalten. Unterläßt es der übergebende Packmeister, einen derartigen Vortrag zu machen und wird letzterer von der vermittelnden Station nicht sofort reklamirt, so wird angenommen, daß sie alles das richtig und vollzählig empfangen hat, was ihr der Packmeister des übergebenden Zuges für den Anschlußzug ordnungsmäßig zu übergeben hatte

d) Der übernehmende Packmeister hat bei Oeffnung der ihm überwiesenen Wagen im Sinne der Vorschriften für den Verschluß von Wagen mittelst Bahnplomben zu verfahren, also die Beschaffenheit des Verschlusses und dann den Inhalt der Wagen im Beisein eines Stationsbediensteten zu prüfen. Erweist sich der Wageninhalt dabei als nicht prüfbar, so ist dies auf dem Ablieferschein durch den Packmeister und den Stationsbeamten zu bestätigen.

e) Es steht der vermittelnden Station selbstredend frei, derart erhaltene Wagen vor der Uebergabe an den übernehmenden Packmeister selbst zu öffnen, falls ihr dies behufs Bildung geschlossener Wagen oder Vorbereitung der Weiterverladung wünschenswerth erscheint.

In diesem Falle hat die Station zunächst die Prüfung des Wageninhaltes vorzunehmen und ist sodann, falls das Gut ganz oder theilweise in geschlossenen Ladungen oder auf einen anderen als den im Transportdienstbuch vorgeschriebenen Zug übergeht, auf dem Ablieferscheine und den Nebenübergabsscheinen entsprechender Vormerk zu machen, aus welchem klar zu ersehen ist, erstlich welche Güter nicht auf den vorgeschriebenen Zug übergegangen sind, für welche also der übernehmende Conducteur nicht zu haften hat, und zweitens in welcher Weise die anderweitige Weiterspedition dieser Güter geschehen ist. — Von besonderer Wichtigkeit ist bei diesem sowohl wie beim ersteren Verfahren die richtige Ausfertigung der Nebenübergabsscheine. Jede Station hat daher an der Hand der Bestimmungen in Heft I des Transport-

dienstbuches über die direkte Uebergabe und an der Hand der Bestimmungen in den Heften III und IV über das, was die einzelnen Züge zu befördern haben, festzustellen, für welche Strecken bezw. Züge und für welche Güter Nebenübergabsscheine auszustellen sind.

Muß in Folge irgend welcher Umstände ein Stück oder ein Wagen u. s. w. unterwegs zurückbleiben, so ist hievon im Uebergabsscheine Vormerkung zu machen und wird das zurückbleibende Stück u. s. w. auf den Ablieferschein der übernehmenden Station geschrieben.

Letztere behandelt das Stück u. s. w. bei der Weiterbeförderung gerade wie die von der eigenen Station herrührenden Sendungen, nur wird im Uebergabsscheine in Spalte 4 nicht der Name der eigenen, sondern jener der ursprünglichen Absendestation aufgeführt.

Welche Bestimmungen bestehen über die Verladung und Beförderung des Frachtstückgutes?

Die betreffenden Bestimmungen sind in der Anweisung über die Verladung und Beförderung des Frachtstückgutes niedergelegt und lauten folgendermaßen:

§ 1. Zur Beförderung aller jener Frachtgüter, die weder an und für sich Wagenladungen bilden, noch auch mit anderen Sendungen zusammen in plombirten Wagen befördert werden, sondern offen und stückweise von den Expeditionen an das Zugspersonal zu übergeben sind, haben die Sammelzüge zu dienen.

§ 2. Kastenwagen, welche mit Stückgütern von wenigstens 2000 kg Gewicht oder dem Raume nach voll beladen nach einer Station bestimmt sind, sollen als geschlossene Stückgutladungen abgefertigt, also dem Zugspersonal plombirt übergeben werden. Besteht jedoch die Möglichkeit, solche Wagen in günstiger Weise zur Beförderung von Unterwegsgut nach vorgelegenen Stationen benützen zu können, so dürfen sie auch offen in Sammelzüge eingestellt werden, vorausgesetzt, daß dadurch die Beförderung der 2000 kg oder mehr Stückgut nach der Bestimmungsstation keine wesentliche Verzögerung erleidet.

§ 3. Wagen mit Gütern nach verschiedenen Bestimmungsstationen dürfen nur dann als geschlossene Stückgutladungen abgefertigt, d. h. unter Plombenverschluß gelegt werden, wenn Ladungen von mindestens 2000 kg aus solchen Gütern gebildet werden können, welche insgesammt und in gleicher Richtung eine Abzweigstation, oder die Endstation einer Sammelzugskursstrecke zu durchlaufen haben, welche also ungetrennt über die betreffende Abzweig- oder Kursendstation hinaus, auf ein

und dieselbe abzweigende oder anschließende Bahnlinie übergehen. Die Wagen sind in diesen Fällen mit dem die rascheste Beförderung bietenden Güter- oder geeignetem anderen Zug bis zur betreffenden Abzweig- bezw. Kursendstation unter Plombenverschluß abzurichten. Die deplombirenden Abzweig- bezw. Kursendstationen haben die Wagen als offene Sammelwagen in den nächsten nach der betreffenden Richtung abgehenden Sammelzug einzustellen, in dessen Kursendstation dieselben ihren Lauf beenden, falls sie nicht unterwegs entweder früher schon leer werden, oder neue Ladung erhalten, welche sie zum Weiterlauf über diese Kursendstation hinaus berechtigt. Es können derartige Wagen aber auch schon in der deplombirenden Station ganz oder theilweise entladen werden, wenn dieser Station Gelegenheit geboten ist, den Inhalt derselben zur Vervollständigung anderer Ladungen zu verwenden, ohne daß hiedurch eine Verzögerung im Laufe der Güter eintritt.

§ 4. Die Beladung und Einstellung eines offenen Sammelwagens ist gestattet, wenn mindestens 1500 kg vorhanden sind:

a) von Gut, welches nach einer und derselben Station bestimmt ist,

b) von Gütern, welche zwar nach verschiedenen, aber nur nach solchen an der Kursstrecke des Sammelzuges gelegenen Stationen bestimmt sind, für welche eigene Kurswagen im Sammelzug nicht laufen (Unterwegsgüter),

c) von Gütern, welche ebenfalls zwar nach verschiedenen, aber nur nach solchen nicht an der Kursstrecke gelegenen Stationen bestimmt sind, daß sie insgesammt und in der gleichen Richtung, also ungetrennt, eine Abzweig- oder Endstation einer Sammelzugskursstrecke durchlaufen können.

Erreicht die bestimmungsgemäße Ladung der Wagen ad a und c durch Zuladen unterwegs das Gewicht von 2000 kg, so sind sie aus dem Sammelzug zu nehmen und plombirt mit einem, beschleunigte Beförderung bietenden Zug nach der Bestimmungsstation bezw. nach der betreffenden Abzweig- oder Kursendstation weiterzusenden, und zwar hat dies ab jener Station zu geschehen, in welcher sich der Uebergang vom Sammelzug auf den direkten Güterzug am zweckmäßigsten vollzieht. Besteht keine Gelegenheit, die Wagen rascher als mit dem Sammelzug an die Bestimmungsstation zu bringen, so sind sie in diesem zu belassen und dem Gewicht bezw. Raum nach voll auszunützen. Die Wagen ad b beenden ihren Lauf, sobald sie leer geworden, äußersten Falls in der Kursendstation des Sammelzugs. Bezüglich der Beendigung des Laufes der ad c bezeichneten offenen Wagen gilt das Gleiche

wie für plombirte Wagen mit Gütern nach verschiedenen Bestimmungsstationen (vergl. § 3 Abs. 3 und 4).

§ 5. Die Verwendung eines besonderen Wagens bei einer Belastung unter 1500 kg ist dann zulässig, wenn das Gut vermöge seines Umfanges oder seiner Beschaffenheit besondere Schwierigkeiten bietet. Insbesondere sollen Colli, deren Einzelgewicht 400 kg übersteigt, in der Regel nur über das Ladepodium des Güterschuppens oder über die Laderampe oder mittelst Krahnen ein- und ausgeladen werden. Unmittelbare Ver- und Entladung in die Wagen und umgekehrt darf nur auf besondere Anordnung und unter Haftbarkeit der Abfertigungsbeamten stattfinden. Das Einhängen von Schrottleitern in die Laufschienen der Wagenthüren ist verboten. Für die Beförderung der nur bedingungsweise zum Transport zugelassenen Güter, welche mit anderen Gütern nicht zusammengeladen werden dürfen, wie überhaupt aller Güter, welche ihrer Natur nach geeignet sind, andere mitverladene Güter zu beschädigen, z. B. nasse Häute, Säure-Ballons, volle und leere Petroleumfässer ꝛc., ist in jeden Sammelzug ein mit Luftklappen versehener Wagen einzustellen und als „Feuerwagen" zu bezeichnen.

§ 6. Güter nach fremden Bahnen werden, soweit nicht für einzelne Verkehrsrichtungen besondere Bestimmungen bestehen, als nach derjenigen bayerischen Station bestimmt angesehen, über welche sie auf die Nachbarbahn übergehen. Werden Güter, die über eine bayerische Uebergangsstation hinaus bestimmt sind, in fremde über diese Uebergangsstation in ihre Heimath laufende Wagen verladen, so dürfen diese Wagen schon bei einem Gewicht von 1000 kg plombirt nach der betreffenden Uebergangsstation abgefertigt werden. Im Verkehr nach Eger sind bei der Verladung sorgfältig zu unterscheiden:

a) die Güter, welche im österreichischen Zollgebiete verbleiben, mithin nach Eger selbst, oder nach Franzensbad, Haslau und Asch oder endlich nach Stationen der Buschtehrader und der k. k. Staatsbahn oder weiterhin bestimmt sind;
b) die Güter, welche über Voitersreuth nach Sachsen und weiterhin gehen;
c) die Güter, welche über Asch auf bayerisches Gebiet zurückkehren.

Bei Abfertigung unter Plomben-Verschluß müssen die Güter unter a, b und c je in besondere Wagen untergebracht, dürfen also nicht zusammengeladen werden. In offenen Sammelwagen können die unter b und c genannten Güter zusammengeladen *werden, während* die unter a bezeichneten stets für sich in eigene *Wagen zu verladen* sind.

§ 7. Sind die Bedingungen für die Abrichtung eines plombirten Wagens nach den §§ 2, 3 und 6 oder für die Ablassung eines offenen Sammelwagens nach § 4 und 5 nicht gegeben, so sind die Güter vor Ankunft des Zuges nach Stationen und Strecken bezw. nach der Reihenfolge der Kurswagen des Sammelzuges geordnet auf Zustreifwagen bereit zu stellen

§ 8. Behufs Ausnützung der Zugkraft dürfen mit den Sammelzügen auch ganze Wagenladungen und leere Wagen befördert werden, soferne der Transport der Stückgüter hiedurch keine Verzögerung erleidet.

§ 9. Den Sammelzügen sind so viele Sammelwagen beizugeben, als erforderlich ist, damit die sofort oder unterwegs zugehenden Stückgüter unter Vermeidung jeder nicht unbedingt gebotenen Umladung ihre Bestimmungsstation erreichen. Zu dem Ende wird für jede Fahrplanperiode durch die Generaldirektion festgesetzt, nach welchen bestimmten Stationen und Strecken täglich regelmäßig Sammelwagen von den einzelnen Stationen in die Sammelzüge einzustellen sind. Diese Sammel-Kurswagen dürfen von der Ausgangsstation nur soweit gefüllt werden, daß auch noch zur Zuladung der unterwegs hinzukommenden Stückgüter Platz bleibt. Sie müssen aber auch dann in die betreffenden Züge eingestellt werden, wenn in der Ausgangsstation nach der bezüglichen Bestimmungsstation oder Richtung keine Güter vorhanden sind, die Wagen also leer abzurollen haben. Zwischenstationen, auf welchen eine außergewöhnlich große Anzahl Stückgüter zu verladen sind, haben hievon der nächsten rückwärts gelegenen Hauptstation Mittheilung zu machen, damit dem Sammelzuge die nöthigen Wagen beigegeben werden können. Von jeder derartigen Mittheilung ist das Zugspersonal in Kenntniß zu setzen.

§ 10. Die Sammelzüge sind derart zusammenzusetzen, daß die Sammelwagen stets in der gleichen durch die k. Oberbahnämter zu Beginn jeder Fahrplanperiode festzusetzenden ununterbrochenen Reihenfolge zunächst dem Dienstwagen zu stehen kommen. Besondere, gemäß § 4 und 5 gebildete oder gemäß § 3 von weiterher gekommene Sammelwagen sind thunlichst neben die Kurswagen gleicher Gattung in die Sammelzüge einzustellen.

§ 11. Den Sammelzügen werden besondere Zugspackmeister beigegeben, welche für das in allen offenen Sammelwagen befindliche Gut haftbar sind und das Ein- und Ausladen am Zuge unter Beihilfe der Bremser und des Stationspersonals unter der Aufsicht der Stationsbeamten zu bethätigen haben. Auf besonders frequenten Strecken können denselben eigene Gehilfen zugetheilt werden. Soweit für einzelne Sammelzüge auf Strecken mit geringerem Verkehre Packmeister nicht aufgestellt werden, sind deren

Aufgaben von den an ihrer Stelle beizugebenden Conducteuren wahrzunehmen. Behufs Uebernahme der Güter in den einzelnen Sammelwagen haben sich die Zugspackmeister und ihre Gehilfen, bezw. die Conducteure bei den Güterexpeditionen der Sammelzugs-Ausgangsstationen mindestens eine Stunde vor Zugsabgang einzufinden.

§ 12. Die Zugspackmeister haben unterwegs nach Kräften dafür zu sorgen, daß bei Ankunft an einer Abzweig- oder Kursendstation die nach den abzweigenden bezw. anschließenden Strecken bestimmten Stückgüter bereits in die entsprechenden Kurswagen verladen eintreffen, und daß letztere nichts enthalten, was ihren unmittelbaren Weiterlauf behindern würde. Es ist ihre Aufgabe unterwegs, wo es Zeit und Umstände gestatten, entbehrlich werdende Sammelwagen durch zweckentsprechende Umladung der Güter frei zu machen und den Stationen zur Verfügung zu stellen, sowie auf Stationen mit längerem Aufenthalt aus den Sammelwagen die Güter so zusammenzuladen, daß möglichst viele Wagen plombirt werden können. Auch diese Um- und Zurechtladungen haben die Zugspackmeister unter Beihilfe der Bremser* und des Stationspersonals, sowie unter Benützung der auf den Stationen vorhandenen Umladevorrichtungen, als Zustreifwagen, Rampen 2c. vorzunehmen.

§ 13. Jeweils vor Antritt ihrer Fahrten erhalten die Zugspackmeister Plombirzangen und Plomben, welch' erstere den Plomben die Buchstaben SZ (Sammelzug) und eine fortlaufende Nummer einprägen. Nach der Rückkunft haben sie die Zangen nebst den abgenommenen und nicht gebrauchten Plomben wieder einzuliefern. Mittelst dieser Zangen haben sie die unter ihrer Obhut befindlichen

* Eine Beihilfe des Bremspersonals beim Ladegeschäft kann nur insoweit beansprucht werden, als der eigentliche Dienst desselben dies erlaubt. Es wird daher von solcher Beihilfe bei dem den Dienst antretenden Personal in der Regel nicht die Rede sein können und ebensowenig bei demjenigen Personal, das den Dienst verläßt, nachdem ersteres mit der Uebernahme und Untersuchung der Wagen beschäftigt und bezüglich des letzteren in der Dienstordnung nicht darauf Rücksicht genommen ist, daß nach Beendigung des eigentlichen Dienstes noch eine länger dauernde Inanspruchnahme für das Ladegeschäft Platz greift. In einzelnen besonders gelagerten Fällen ist es ja sehr wohl möglich, daß durch eine solche Inanspruchnahme eine zweckmäßige Verwendung des Personals erzielt wird, jedenfalls muß dann aber eine Verständigung der Vorstände der beiden Diensteszweige vorausgehen und besondere Anordnung für jeden einzelnen Fall getroffen werden. Dagegen haben die Wagenwärter auf allen Unterwegsstationen ihre Gehilfen anzuhalten, beim Ladedienst beizuhelfen und besondere Aufgabe der Stationsvorstände und ihrer Stellvertreter ist es, darüber zu wachen, daß das ihnen während des Aufenthaltes der Züge auf den Stationen unterstellte Gesammtzugspersonal seine Pflicht und Schuldigkeit thut, also auch, daß die Wagenwärter und ihre Gehilfen der eben bezeichneten Aufgabe nachkommen. G. D. E. 86281 v. 7. X. 91.

Wagen zu verschließen, wenn sie genöthigt sind, dieselben längere Zeit ganz oder auch nur auf einer Zugseite ohne persönliche Beaufsichtigung zu lassen Auch alle einer Station oder einem anderen Zugspackmeister zu übergebenden Wagen haben sie zu plombiren, wenn die Uebernahme der Güter nicht sofort im Wagen stattfinden kann. Bei Oeffnung von derart verschlossen erhaltenen Wagen, welche seitens des Uebernehmenden stets im Beisein von mindestens zwei Zeugen zu geschehen hat, ist zunächst die Unverletztheit des Verschlusses zu prüfen und dann die Richtigkeit des Inhaltes festzustellen. Ergeben sich hiebei Anstände, so ist der Befund schrifttich auf dem Uebergabspapier festzustellen, wodurch die Verantwortlichkeit für die gefundenen Differenzen abgelehnt und dem Packmeister zugeschoben wird, welcher den Wagen plombirt hat.

§ 14. Alle zur Aufgabe gelangenden Stückgüter müssen stets mit dem nächstabgehenden Sammelzug abgefertigt werden, außer wenn Gewißheit besteht, daß nach Abgang des Sammelzuges ein besonderer Wagen unter Plombenverschluß abgerichtet werden kann, in welchen die Güter mindestens nicht später ihren Bestimmungsort erreichen, als bei Beförderung mit dem Sammelzug. Länger als 12 Stunden dürfen jedoch Güter keinenfalls zurückgehalten werden. Bei kleineren Stationen müssen alle Stückgüter, die eine Stunde vor Abgang des Sammelzuges aufgegeben werden, unter allen Umständen mit diesem Zuge befördert werden Bei den Hauptstationen hat der Expeditionsschluß frühestens drei Stunden vor Abgang des Sammelzuges, oder wenn dieser vor 7 Uhr morgens abgeht, frühestens am vorhergehenden Abend um 7 Uhr zu erfolgen.

§ 15. Welche Züge auf den einzelnen Strecken für den Sammeldienst zu benützen sind, wird jeweils bei Eintritt einer neuen Fahrordnung bestimmt. Die Anordnungen hierüber, sowie die nach § 9 und 10 nöthigen besonderen Vollzugsvorschriften zu vorstehender Anweisung werden in dem für jede Fahrplanperiode erscheinenden Transportdienstbuch bekannt gegeben.

Anmerkung. Die Verladung, welcher das Verschließen der Wagenfenster vorangehen muß, hat in vorsichtiger Weise zu erfolgen, so daß Beschädigungen der Güter vermieden werden. In dieser Beziehung ist namentlich Folgendes zu beachten:

a) Fässer mit Flüssigkeiten sind mit dem Spund nach oben zu verladen und mit Holzkeilen 2c., welche erforderlichenfalls auf den Boden des Wagens festzunageln sind, so zu verlegen, daß sie sich unterwegs nicht bewegen können. Gefüllte Fässer sind außerdem parallel mit den Langseiten, die Kopfenden den Stirnseiten des Wagens zugekehrt, zu verladen. Kleinere Fässer, wie z. B. die zum Biertransport gewöhnlich verwendeten, dürfen ohne weitere Befestigung auch aufrecht auf eine Stirnseite gestellt werden.

b) Müssen Behälter mit Flüssigkeiten, z. B. Fässer mit Oel ꝛc., welche erfahrungsmäßig leicht lecken, oder welche, wie z. B. Ballons, leicht zerbrechlich sind, mit anderen Gütern, welche hierdurch beschädigt werden könnten, in einem Wagen zusammen verladen werden, so sind jene von diesen möglichst getrennt zu lagern, und wenn dieses nicht angängig ist, die Behälter durch eine Sandschicht zu umgrenzen. In gleicher Weise ist zu verfahren bei der Verladung gesalzener frischer Häute, welche unverpackt und nur verschnürt zur Aufgabe kommen.

c) Ballons und Flaschen mit Flüssigkeiten dürfen nicht neben Gegenstände verladen werden, welche im Falle des Bruches der Ballons ꝛc. durch die auslaufenden Flüssigkeiten Schaden leiden können. Ballons mit Mineralsäuren ꝛc. müssen zum Schutze gegen das Umfallen mit festen Stricken an den im Innern des Wagens angebrachten Ringen, nöthigenfalls auch unter sich befestigt werden. Ballons und Korbflaschen sind nicht auf dem Rücken, sondern nur an den Handhaben — Gefäße mit zwei Handhaben durch zwei Mann — frei zu tragen.

d) Kisten und Holzverschläge mit Spiegeln, Glasscheiben, Marmor- und anderen leicht zerbrechlichen Platten sind aufrecht stehend, parallel mit den Langseiten des Wagens, zu verladen. Käsekisten sind flach, d. i. auf die breite Seite zu legen.

e) Möbel sind durch Zwischenlegen von Stroh u. dgl. gegen Beschädigungen zu schützen.

f) Plombirte oder versiegelte Zoll- oder Steuergüter sind so zu verladen, daß der amtliche Verschluß nicht verletzt wird.

g) Säcke sind so zu stellen, daß der Bund nach oben gekehrt ist.

h) Das Aufeinanderstellen von Körben mit frischem Obst, Gemüse u. s. w. ist nur dann gestattet, wenn dies geschehen kann, ohne daß der Inhalt der untenstehenden Behälter Schaden leidet. Schwere Gegenstände dürfen nicht auf leichtere, welche durch Druck Schaden leiden können, gelegt werden.

i) Lebende Thiere in Käfigen sollen thunlichst nur in Wagen mit Luftdurchzug verladen werden. Nur wenn solche Wagen nicht vorräthig sind und die Verladung in ganz geschlossene Wagen nicht zu umgehen ist, dürfen auch letztere verwendet werden; in allen Fällen ist aber auf beiden Seiten des Wagens die Thür, soweit es der Schließhaken gestattet, offen zu halten. Thiere müssen derart verladen werden, daß ihnen der Luftzutritt durch andere beigeladene Güter nicht verkürzt wird. In gleicher Weise, wie für lebende Thiere in Käfigen vorgeschrieben, ist auch frisches grünes Gemüse zu verladen. Bei Verwendung ganz geschlossener Wagen kann die Anlage des Bleiverschlusses mittelst Durchziehens der verlängerten Schnur durch die beiden Oesen unter Schließung des Einfallhakens bei offen gehaltenen Thüren erfolgen. Wagen, in welchen lebende Thiere in Käfigen verladen sind, sind auf beiden Seiten in unmittelbarer Nähe der Schließhaken mit Zetteln: „Lebende Thiere, Wagenthüre nicht schließen", zu bekleben. Die Verwendung der eisernen Arbeitshaken zur Verladung solcher Gegenstände, welche durch dieselben beschädigt werden können (wie insbesondere Ballen), ist untersagt.

Um die Güter bei der Entladung leicht auffinden zu können, sind dieselben im Wagen so zu verladen, daß die Zeichen und Bezettelungen sichtbar sind. Bei der Verladung in Kurswagen ist außerdem darauf Rücksicht zu nehmen, daß die nach der Stationsfolge zunächst zur Entladung gelangenden Güter vor den weitergehenden sich befinden. Zoll- oder Steuergut ist für diejenigen Stationen zu verladen, auf welchen die Erledigung stattfinden soll. Beim Verladen ist ferner auf die gleichmäßige Belastung des Wagens, sowie *darauf zu achten*, daß Güter, welche unterwegs wieder auszuladen sind, auf

diejenige Seite des Wagens gestellt werden, auf welcher das Ausladen zu erfolgen hat.

Wenn mehrere Partien unverpackter, nicht mit einander verbundener Gegenstände zur Verladung gelangen, so sind die einzelnen Partien behufs Vermeidung von Verwechselungen getrennt und so aufzustellen, daß die bahnseitig bezettelten Stücke bei jeder Partie obenauf liegen.

Die in eine Frachtkarte eingetragenen Stückgüter sind stets in einen Wagen zu verladen. Sofern solches ausnahmsweise nicht angängig ist, muß auf der Frachtkarte ein entsprechender Vermerk darüber gemacht werden, in welchen Wagen sich die einzelnen Güter befinden. Aus der Frachtkarte muß zu ersehen sein, in welchem Wagen sich die Sendung befindet.

(Siehe § 35 der Allgem. Abf.-Vorschr.)

Was ist bezüglich der Bezettelung und Behandlung der Kurswagen, Stückgutsammelwagen und Stückgutladungen zu beachten?

Die betreffenden Bestimmungen, welche in dem bei Beginn jeder Fahrplanperiode neu erscheinenden Transportdienstbuch Heft III bekannt gegeben werden, sind nachstehende:

A.

Jeder Sammelkurswagen hat eine vollständige Bezettelung auf einem über Eck gestellten quadratischen Plakat zu tragen, welche genau dem Vortrag im Verzeichniß A zu Heft III zu entsprechen hat. Zum Beispiel:



1/8 natürl. Größe.

Insoweit nicht vorgedruckte Plakate bei dem Materialdepot aufliegen, sind die Anschriften mit Blaustift zu fertigen.

Auch die offenen Sammelwagen (§ 4 der Anweisung) haben eine vollständige Bezettelung zu erhalten, aus der die Eigenschaft des Wagens als Sammelwagen, die Absende- und Bestimmungsstation, sowie die Strecke, bezw. Station, für welche der Wagen sammelt, ersehen werden kann. Hiezu sind quadratische Zettel von

der gleichen Größe wie für die Kurswagen, jedoch nicht über Eck gestellt, zu verwenden. Zum Beispiel:

16,5 cm.

K. Bayer. Staatsbahnen.
Stückgut-Sammelwagen
von: *Lindau*
nach: *Nürnberg CB.*
für: *(Nürnberg CB.) — Bamberg u. w.*
Züge: *2110a/2150/1827*
am *3./X.*

Die geschlossenen Stückgutladungen (plombirte Stückgutwagen: § 3 und 6 der Anweisung) haben Zettel länglicher Form mit nachstehendem Vordruck zu erhalten:

21 cm.

8,25 cm.

K. Bayerische Staatsbahnen.
Stückgut-Ladung
von: *Lindau*
nach: *Bamberg*
für: *Lichtenfels—Probstzella und weiter*
Züge: *2104/2142/1831/1701*
am *11./X.*

Die unter B von Heft III aufgeführte Sammelzugszusammensetzung entspricht dem in § 3 der Anweisung für die Verladung und Beförderung des Frachtstückgutes ausgesprochenen Grundsatze, daß in Knotenpunktstationen nur Wagen nach ein und derselben Richtung beladen, ankommen dürfen. Es ist daher für jede Knotenpunktstation vorgeschrieben, daß sie die Sammelkurswagen, welche für je eine bestimmte abgehende Bahnlinie bei ihr einlaufen, für diejenigen Richtungen zurechtzuladen hat, welche von der auf dieser Bahnlinie nächstfolgenden Knotenpunktstation ausgehen.

Sammelkurswagen mit Buchstabenbezeichnung sind solche, welche in denjenigen Stationen, ab welchen der Buchstabe wechselt, eine Um- oder Zurechtladung zu erfahren haben. Sind aus mehreren angekommenen Sammelkurswagen wiederum mehrere abgehende zu bilden, so braucht dies nicht unbedingt in der unter B vorgeschriebenen Weise zu geschehen. Die Bestimmung über den Weiterlauf der Wagen ist vielmehr täglich je nach Maßgabe des Wageninhaltes derart zu treffen, daß in jedem Wagen möglichst viel Gut verbleiben kann, die Umladungen also auf das geringste Maß beschränkt werden.*

* *Praktisches* Beispiel siehe Transportdienstbuch Heft III.

Ueberhaupt sind alle unnöthigen Umladungen zu vermeiden, weshalb auch Ueberladungen in Anschlußstationen in der Regel stets nur insoweit vorzunehmen sind, als Gut für weiterhin abzweigende Strecken in Frage kommt. Gut für Stationen, welche von dem übergegangenen Wagen selbst berührt werden, ist jedoch nur dann in demselben zu belassen und an Ort und Stelle auszuladen, wenn in dem Sammelzug, der den übergegangenen Wagen aufgenommen hat, für die betreffenden Stationen keine eigenen Sammelkurs- oder offenen Sammelwagen laufen. Als eine bestimmte Station berührend, ist ein übergegangener Wagen aber nur dann anzusehen, wenn er seine Buchstabenunterbezeichnung bis zu dieser Station nicht wechselt. Die Knotenpunktstationen haben ebenso wie je andere Zwischenstation, ihre eigenen Güter in den entsprechenden Kurswagen der Sammelzüge unterzubringen.* Verladezwang besteht nur für dasjenige Gut, welches nach Stationen bezw. Strecken bestimmt ist, für welche unter B Sammelkurswagen im Sammelzug der Linie, an der die einladende Station liegt, vorgesehen sind. Alles übrige Gut kann in beliebiger Weise verladen werden in alle jene Sammelkurswagen, welche die Bestimmungsstation berühren oder am weitesten in der Richtung auf dieselbe zulaufen.*

Jede Station hat den Orts- vom Uebergangs-Verkehr bezüglich aller jener Knotenpunktstationen streng getrennt zu halten, für welche im Sammelzug der Linie, an der die einladende Station liegt, eigene Ortswagen vorgesehen sind.

Werden jedoch einzelne Sammel*kurs*wagen auf der Uebergangsstrecke, für welche sie gesammelt haben, nicht nach vorausgegangener Zurechtladung dem Sammelzug einverleibt, sondern zur Beschleunigung des Güterüberganges diesem mit einem anderen Güterzug als *Auslade*wagen vorausgesandt, so dürfen dieselben für jeden Knotenpunkt Orts- und Uebergangsgut zusammen enthalten. (Siehe Lit. B.)

Steht die Anfangs-, eine Zwischen- oder die Endstation einer Strecke in Klammern, so hat dies zu bedeuten, entweder daß in diesen Wagen für die betreffende Station selbst nichts aufgenommen werden darf, oder daß die Güter für die betreffende Station nicht gerade allein in *diesen* Wagen aufgenommen werden müssen Verboten ist die Aufnahme dann, wenn für den Ortsverkehr der eingeklammerten Station ein eigener Wagen im Zuge läuft. Freigestellt ist die Aufnahme dann, wenn mehrere Wagen die eingeklammerte Station passiren, ohne daß einer derselben ausschließlich für den Ortsverkehr bestimmt wäre.

---

* Praktisches Beispiel siehe Transportdienstbuch Heft III.

Was die Abfertigung von offenen Sammelwagen mit über die Kursstrecke hinausgehenden Gütern nach vor der Kursendstation gelegenen Stationen der Kursstrecke (Zurechtladestationen) betrifft, so ist hiefür die unter B angegebene Zusammensetzung der Sammelzüge maßgebend, d. h. nach jeder an der Kursstrecke gelegenen Station, nach welcher Kurswagen verkehren, dürfen auch offene Sammelwagen gleicher Gattung abgefertigt werden, vorausgesetzt, daß das nöthige Mindestgewicht gegeben ist. Sobald demnach bei einer Station für einen und denselben Kurswagen mindestens 1500 kg vorhanden sind, also dieses Gewicht offen am Zuge in einen Wagen zu verladen wäre, darf ein zweiter Wagen neben dem Kurswagen in Verwendung genommen werden, bezw. beim Hinzukommen von weiteren 1500 kg auf einer nächstfolgenden Station ein dritter u. s. w. Unbedingt geboten ist die Verwendung eines weiteren Wagens dann, wenn bei Einladung der 1500 oder mehr Kilogramm in den betreffenden Kurswagen der Raum in diesem so beengt würde, daß für die weiters noch erfolgenden Zuladungen voraussichtlich kein Platz mehr bliebe. Ist dies nicht der Fall, so ist von Verwendung eines weiteren Wagens abzusehen. In den meisten Fällen wird es nicht zweckmäßig sein, die beiden Wagen mit der gleichen Anschrift in Lauf zu setzen, d. h. das gesammte Gut in den einen offenen Sammelwagen zu verladen, damit dieser das Mindestgewicht von 1500 kg bekommt, und den Kurswagen leer bezw. ohne Zuladung zu lassen, sondern es wird sich empfehlen, sofort eine Ausscheidung der Güter nach ihrer Bestimmung und eine dementsprechende Vertheilung derselben auf die beiden Wagen vorzunehmen.

Eine sofortige entsprechende Ausscheidung des Gutes hat auch bei offenen Sammelwagen, welche mit Kurswagen nach Abzweig- und Kursendstationen parallel laufen, Platz zu greifen. Die Kurswagen stellen sonach lediglich das Mindestmaß von Raum vor, das für die täglich bei den Sammelzügen vorzunehmenden Stückgutverladungen zur Verfügung steht. Die sachgemäße Erweiterung desselben herbeizuführen, wenn der Umfang der zum Versand kommenden Gütermengen eine solche erheischt, ist Aufgabe der Stationen und der Packmeister*, welche dieser Aufgabe an Hand

* Der Dienst der Sammelzugspackmeister und ihrer Gehilfen besteht in der Uebernahme und Einladung bezw. Einrangirung der sämmtlichen Frachtstückgüter, welche auf den vom begleiteten Zug durchfahrenen Stationen vorhanden sind, sowie in der Uebergabe der im begleiteten Zug für sämmtliche von ihm berührte Stationen und Anschlußstrecken enthaltenen Frachtstückgüter. Die Sammelzugspackmeister sind für die richtige, der Anweisung für die Verladung und Beförderung des Frachtstückgutes entsprechende Beladung der Wagen verantwortlich. Es obliegt ihnen daher unter der Aufsicht und gegebenen Falls nach den Anordnungen des Güterbeamten vom Dienst in den Knoten-

der Vorschriften in der „Anweisung" und vorstehender Erläuterungen in solcher Weise nachzukommen haben, daß stets **genau dem in jedem einzelnen Fall auftretenden Bedürfnisse** entsprochen wird. Bei Vorhandensein von mehr als 2000 kg für einen unterwegs zurechtzuladenden Kurswagen kann auch plombirte Abfertigung nach der Zurechtladestation Platz greifen. In jedem einzelnen Fall ist jedoch zu erwägen, ob dieselbe unter Berücksichtigung der bestehenden Fahr- und Transportordnung gegenüber der offenen Verladung unter Ausscheidung des Gutes Vortheile bietet hinsichtlich der rascheren Beförderung des Gutes, der ökonomischeren Benutzung des Wagenmaterials und der Erleichterung des Zurechtladedienstes. Von der plombirten Abfertigung ist überhaupt stets Gebrauch zu machen, wo durch dieselbe Vortheile in Bezug auf Raschheit und Oekonomie des Stückguttransportes zu erzielen sind.

B.

Hinsichtlich der Behandlung jener Ein- und Ausladewagen, welche einzelnen, reinen Güterzügen mitgegeben werden, wurden mit D. V. 103 v. J. 1893 folgende Anordnungen getroffen:

Ein- und Ausladewagen, welche nach den Vorschriften des Transportdienstbuches in reinen Güterzügen ohne Packmeister-Begleitung zu laufen haben, sind von den übergebenden Stationen bezw. Packmeistern stets zu plombiren. Die Oberconducteure

---

punktstationen die unmittelbare Leitung und Durchführung der Beladung bezw. Zurechtladung der von ihnen zu übernehmenden, bezw. weiter zu führenden Sammelwagen, sowie in den Unterwegsstationen die Bestimmung darüber, ob dortselbst bereit gehaltene offene Sammelwagen in den Zug einzustellen oder überzuladen sind, bezw. mit welchem Inhalt und demgemäß mit welcher Anschrift sie abzurollen haben. Insoweit in den Zugausgangsstationen die Beladung der Wagen durch das Personal dieser Stationen selbst erfolgt, obliegt den übernehmenden Sammelzugspackmeistern die Prüfung der Verladeweise auf ihre Richtigkeit. Die Sammelzugspackmeister können gegebenen Falls auch zur Beihilfe bei der Ausladung, bezw. bei der unter Leitung des übernehmenden Sammelzugspackmeisters vor sich gehenden Zurechtladung der von ihnen vorschriftsmäßig angebrachten Wagen beigezogen werden. Das Güterdienstpersonal der Stationen ist verpflichtet, die Sammelzugspackmeister beim Ein- und Aus- bezw. Zurechtladen kräftigst zu unterstützen, ebenso das Bremspersonal der Züge, insoweit der übrige Dienst desselben dies gestattet. Mit Personenzügen zurückfahrende Packmeister haben, wenn der Oberconducteur dies anordnet, bei der Uebernahme und Uebergabe, der Ein- und Ausladung, sowie der Schlichtung der Eilgüter und des Gepäcks mitzuhelfen, insoferne sie nicht in der im Transportdienstbuche enthaltenen Dienstordnung ausdrücklich als „außer Dienst" fahrend bezeichnet sind, in welchem Falle sie zu keiner Dienstleistung herangezogen werden dürfen. Ist aber bei einem Kurse die Bemerkung „als Gepäckconducteur fahrend" beigefügt, so obliegt dem betreffenden Packmeister die vollständige Dienstleistung eines Gepäckconducteurs, einschließlich der Beihilfe beim Personendienst.

haben die Uebernahme solcher Wagen in der Regel im Beisein des übergebenden Packmeisters oder Stationsbeamten zu vollziehen. Ist es den Oberconducteuren in Folge Wahrnehmung ihrer übrigen dienstlichen Obliegenheiten oder aus anderen Gründen ausnahmsweise nicht möglich die Uebernahme sofort auszuführen, so haben sie dieselbe später, zu gelegener Zeit, bezw. in einer folgenden Station, äußersten Falls in jener Station vorzunehmen, in welcher erstmals ein- oder ausgeladen wird. Die Oeffnung, von Kurswagen, welche verschlossen übernommen wurden, hat seitens der Oberconducteure im Sinne der Vorschriften über den Verschluß und die Behandlung geladener Güterwagen im Beisein eines Zeugen zu erfolgen; die Stationen sind verpflichtet, zu diesem Zweck den Oberconducteuren auf Verlangen einen Güterbediensteten zur Verfügung zu stellen. Findet die Wagenöffnung und Inhaltsprüfung gelegentlich des erstmaligen Ein- oder Ausladens statt, so hat derselben der Güterbeamte der betreffenden Station anzuwohnen. Etwa dabei sich herausstellende Mängel oder gegebenen Falls auch die Nichtprüfbarkeit des Wageninhaltes haben die Oberconducteure gemeinsam mit den beigezogenen Stations-Beamten bezw. Bediensteten auf dem Abliefer- bezw. Uebergabsschein, mit dem Wagen übergeben wurde, zu constatiren. Werden solche Wagen durch den Oberconducteur unmittelbar vom übergebenden Packmeister oder Stationsbeamten übernommen, so obliegt den letzteren sofort nachdem die Inhaltsprüfung durch den Oberconducteur vollzogen ist, die Plombirung der Wagen. Ebenso haben Stationsbedienstete, welche zur Prüfung des Inhaltes solcher Wagen beigegeben werden, für den Wiederverschluß derselben nach geschehener Prüfung zu sorgen. Jede Station, welche bei derartigen Wagen aus- oder einladet, hat die Verpflichtung, sofort nach geschehener Aus- oder Einladung die Wagen wieder zu plombiren, zu welchem Zweck die Stationsbediensteten stets mit den nöthigen Plombirvorrichtungen ausgerüstet sein müssen. Den Oberconducteuren obliegt es, sich jeweils von der richtigen Anlegung des Verschlusses und bei jedesmaliger Wagenöffnung gemeinsam mit dem Stationsbeamten von der Unverletztheit desselben zu überzeugen. Je nach Lage der Verhältnisse können die kgl. Oberbahnämter — neben der Plombirung — auch den Verschluß der Wagen mittelst Vorhängschlössern anordnen, in welchem Falle das jedesmalige Oeffnen und Schließen der Wagen mittelst des Schlüssels durch den Oberconducteur zu geschehen hat. Die Oberconducteure haben den Stationen die Papiere zu den auszuladenden Gütern mittelst Ablieferschein zu übergeben. Das Ausladen selbst ist Sache des Stationsbediensteten, ebenso das Einladen. Die Oberconducteure haben das Aus- und Einladen zu überwachen und für dessen

vorschriftsmäßigen Vollzug zu sorgen. Ist ihnen dies in Ausnahmsfällen, in Folge dringlicher anderer Geschäfte, ohne Herbeiführung größerer Versäumnisse nicht möglich, so hat der Stationsbeamte allein das Ein- und Ausladen zu besorgen und geht die Verantwortung dafür, daß nur jene Güter ausgeladen werden, welche die Station auf Grund der Papiere zu erhalten hat, bezw. dafür, daß alle Güter richtig eingeladen werden, welche dem Oberconducteur auf Grund der Papiere zu übergeben sind, ausschließlich auf den Uebergabs- und Uebernahmsbeamten über. Wohnt der Oberconducteur dem Ausladen persönlich an und überzeugt sich von dessem richtigen Vollzug, so hat er dies durch Beisetzen seiner Unterschrift unter den Abschluß des Ablieferscheins zu bestätigen. Nimmt der Uebergabsbeamte die Einladung allein ohne den Oberconducteur vor, so hat er im Kopf der betreffenden Uebergabsscheine neben dem Stationsnamen seinen Namen beizusetzen. Bei jedem Ablieferschein, der die Unterschrift des Oberconducteurs nicht trägt, wird angenommen, daß die Ausladung der zugehörigen Güter unter alleiniger Verantwortlichkeit des Uebernahmsbeamten erfolgt ist. Bei jedem Uebergabsschein, dessen Kopf einen Namensvermerk des Uebergebenden nicht ersehen läßt, wird angenommen, daß die Einladung der zugehörigen Güter gemeinsam vom Uebergebenden und Uebernehmenden vorgenommen wurde. Die Verantwortlichkeit der Stationsbeamten für den Wageninhalt erstreckt sich jeweils bis zum ordnungsmäßigen Vollzug des Verschlusses bezw. der Wiederübernahme des verschlossenen Wagens durch den Oberconducteur. Sind in einer Station durch den Beamten allein Ein- und Ausladungen vorgenommen worden, so hat der Oberconducteur bei der nächstfolgenden Oeffnung des Wagens unmittelbar nach der Oeffnung die nunmehr im Wagen befindliche Collizahl festzustellen und auf dem Uebergabsschein gemeinsam mit dem Uebergabsbeamten zu constatiren.

Welche Bestimmungen bestehen über die Beförderung der Güter des direkten Verkehrs mit Verbandszügen und in beschleunigten Kursen?

Für die Beförderung der Güter des direkten Verkehrs mit den Verbandszügen und in beschleunigten Kursen sind die nachstehenden Bestimmungen maßgebend.*

1. Die Verbandswagen des direkten und durchgehenden Verkehrs sind stets mit dem nächstfälligen Verbandskurs abzufertigen.

---

* Enthalten in D. B. Nr. 133/1885, D. B. Nr. 19 1893. Gen.-Dir.-Entschl. Nr. $\frac{105398}{57506}$ III v. 20. Okt. 1892, Gen.-Dir.-Enschl. Nr. $\frac{93516}{49961}$ III v. 30. Okt. 92.

Bei beschleunigten Verbandszügen haben jedoch nur die Haltestationen dieser Züge das Recht, Verbandswagen einzustellen. Die übrigen Stationen haben ihre Verbandswagen mit einem dem beschleunigten Verbandszug vorausgehenden Zuge der nächstgelegenen Knotenpunktstation zuzuführen, welche die Ueberleitung auf den beschleunigten Verbandszug zu bewirken hat. Für jene Strecken, für welche im Transportdienstbuche Heft IV Verbandsgüterkurse nicht angegeben sind, bestimmt das k. Oberbahnamt, mit welchen Zügen die Verbandswagen nach der nächsten Knotenpunktstation zum Anschluß an die Verbandsgüterzüge zu bringen sind.

2. Mit den in der Uebersicht im Heft IV des Transportdienstbuches angegebenen Verbandsgüterkursen haben Beförderung zu finden:

a) Die gemäß §§ 2, 3 und 6 der Anweisung für die Verladung und Beförderung des Frachtstückgutes von bayerischen Stationen nach den Uebergangsstationen und darüber hinaus abgefertigten geschlossenen Stückgutladungen.

b) Die Wagen mit Gütern der allgemeinen Wagenladungsklassen, also namentlich die Sammel-, Bierladungen 2c. 2c.

c) Die gedeckten Wagen mit leicht verderblichen und werthvolleren Specialtarifgütern, wie Hopfen, Hausrath 2c. 2c.

d) Die unter a—c bezeichneten, an den Uebergangsstationen eintretenden und nach bayerischen Stationen bestimmten Wagen, sowie die von den Uebergangsstationen nach bayerischen Stationen abgefertigten geschlossenen Stückgutladungen.

e) Sonstige Wagenladungen, deren Beförderung mit Verbandskursen bereits angeordnet ist oder fernerhin angeordnet wird.

f) Die leer oder mit leeren Bierfässern beladen zurückkehrenden Bierspecialwagen.

g) Soweit die Zugkraft reicht, zur Vervollständigung der Züge: auch andere, namentlich Bayern durchlaufende Wagenladungen.

h) Zur Auslastung der Züge Mangels einer genügenden Anzahl beladener Wagen auch leer in die Heimath zurückkehrende fremde Wagen.

i) Andere leere Wagen, an deren rascher Beförderung die Eisenbahnverwaltung ein besonderes Interesse hat, z. B. leere Holz- oder Kohlenwagen zu Zeiten des Mangels solcher Wagen.

3. Die unter Ziff. 2 a—c aufgeführten Wagen müssen mit den vorgeschriebenen Plakaten „Direkter Wagen über . . . .“ versehen werden; andere Wagen dürfen nicht plakatirt werden. Die Plakatirung obliegt den Verlade- bezw. Eintritsstationen, wenn die Wagen nicht schon von auswärts her mit den erforderlichen Plakaten versehen sind. Dieselbe soll übrigens nur zur Kennzeichnung jener Wagen dienen, deren rascheste und ungestörte Weiterbeförderung

unter allen Umständen geboten ist. Es sind aber auch die nicht plakatirten Wagen stets mit den Anschlußzügen unter Vermeidung jeglichen Aufenthaltes abzufertigen, soweit es nur immer die Belastung der direkten Züge nach Einstellung der plakatirten Wagen ermöglicht.

4. Bei der Anmeldung der plakatirten Verbandswagen nach § 127 der Fahrdienst-Instruktion ist der Hauptstation außer der Belastung auch noch der Inhalt mitzutheilen. Können mit dem Verbandsgüterzuge nicht alle angemeldeten plakatirten Wagen Beförderung finden, so hat die Einstellung der Wagen in der unter Ziff. 2 lit. a bis i angegebenen Reihenfolge in der Weise stattzufinden, daß die Wagen der späteren Litera erst nach Aufnahme der sämmtlichen, in den vorausgehenden Litera erwähnten Wagen zugelassen werden. Als weitere Richtschnur hat zu dienen, daß bei gleicher Art die Bayern durchlaufenden Wagen stets den Vorzug vor den in Bayern verfrachteten haben, und unter diesen wieder die von den weiter zurückliegenden Stationen stammenden Wagen vor den später zugegangenen, bezw. neu zugehenden Wagen.

5. Wenn plakatirte Wagen wegen Ueberlastung des Verbands-Güterzuges zurückbleiben müssen, so sind sie mit dem nächstabgehenden Personenzuge nachzusenden, soferne es die Zugkraft gestattet, und der Verbandskurs auf einer nachfolgenden Haupt- oder der Uebergangsstation wieder erreicht werden kann. Ist dieses nicht der Fall, so sind diese Wagen bis zum nächsten Verbandskurse zu hinterstellen und mit diesem unter allen Umständen und zwar vor den neuzugehenden Verbandswagen zu befördern.*

6. Werden plakatirte Verbandswagen laufunfähig und kann der Schaden nicht längstens binnen 24 Stunden behoben werden, so hat sofortige Umladung und Weiterbeförderung mit dem nächsten Verbandskurse stattzufinden; der neubeladene Wagen ist selbstverständlich mit den vorgeschriebenen Plakaten zu versehen.

7. Unregelmäßigkeiten und Verfehlungen gegen die vorstehenden Vorschriften sind von den entdeckenden Stationen, soweit möglich, sofort zu beseitigen und dem vorgesetzten kgl. Oberbahnamte zu

---

* Anstatt diese Wagen zu hinterstellen, können dieselben auch mit einem gewöhnlichen Güterzuge „vorgeschoben" werden und ist in diesem Falle jene Station telegraphisch zu verständigen, welche die Umstellung des Wagens in den nächsten Verbandszug zu bethätigen hat. Z. B.: Wird im Rangirbahnhofe München in den Zug 1715 der Verbandswagen S. B. 4960 für Berlin, welcher eigentlich erst mit Zug 1827 abgehen sollte, eingestellt, also mit Zug 1715 vorgeschoben, so ist der Transit Ingolstadt hievon zu verständigen, da Zug 1715 nur bis Ingolstadt regelmäßig verkehrt; käme dieser Wagen jedoch in den Zug 1717, so ist Treuchtlingen zu verständigen, daß daselbst der Wagen auf Zug 1827 übergestellt wird.

melden; besonders ist für die Ueberleitung der außer Kurs eingetroffenen Verbandswagen auf den nächsten Verbandskurs Sorge zu tragen. Treffen Verbandswagen von den Anschlußbahnen nicht mit den vereinbarten Kurszügen ein, so haben die Eintrittsstationen an das Transportbureau der Generaldirektion Meldung zu erstatten.

8. Die Leitung der Güter des direkten und Durchgangsverkehrs hat stets über diejenigen Wege stattzufinden, welche die rascheste Beförderung bieten, wie sie für die Verbandsrouten in der betreffenden Uebersicht des Transportdienstbuches, Heft IV angegeben sind.

Welche Züge haben in erster Linie zur Beförderung des Eilgutes und der eilgutmäßig abzufertigenden Stückgüter in Einzelsendungen, sowie zur Beförderung der Milch zu dienen?

Zur Beförderung des Eilgutes und der eilgutmäßig abzufertigenden Stückgüter in Einzelsendungen, sowie zur Beförderung der Milch haben in erster Linie die Personenzüge zu dienen, dann jene Güterzüge, welche laut Transportdienstbuch, Theil II Eilgutkurswagen führen. Hinsichtlich der Benützung anderer Güterzüge, insoferne solche auf einzelnen Strecken günstiger liegen als Personenzüge, treffen die k. Oberbahnämter Bestimmung. Beschleunigte Verbandsgüterzüge dürfen jedoch zur Aufnahme oder Abgabe von Eilgut, wie auch von Stückgut, an Stationen, an welchen fahrplanmäßig kein Aufenthalt vorgesehen, nur dann anhalten, wenn hiedurch eine erhebliche Störung der Fahrordnung nicht entsteht. Erweist sich das regelmäßige Anhalten eines derartigen Zuges an einer bestimmten Station als Bedürfniß, so ist bei dem k. Oberbahnamte Antrag wegen Erwirkung fahrplanmäßigen Aufenthalts zu stellen.

Zur Aufnahme der Eilgutsendungen, wie der eilgutmäßig zu befördernden Stückgutsendungen haben zu dienen der Dienstwagen und die im Transportdienstbuch, Theil II verzeichneten Eilgutkurswagen. Bei den Kurs-Anfangs- und Endstationen, wie auch auf den Zwischenstationen ist darauf Bedacht zu nehmen, daß die Eilgutkurswagen stets mit thunlichster Beschleunigung be- und entladen werden.

Laufen in einem Zuge mehrere Eilgutkurswagen mit verschiedener Bestimmung, so ist strenge darauf zu sehen, daß jeder Wagen seiner Bestimmung gemäß beladen wird und daß die nöthigen Zurechtladungen in den Knotenpunktstationen, wie im Transportdienstbuch, Theil II vorgeschrieben, richtig vorgenommen werden.

Welche Bestimmungen bestehen über die Einstellung von Eilgutwagen in die Personenzüge?

Außer den im Transportdienstbuch, Theil II verzeichneten Eilgutkurswagen dürfen den Personenzügen regelmäßig keine anderen Wagen zur Beförderung der Eilgüter, der regelmäßig und der mit besonderer Genehmigung eilgutmäßig zu befördernden Stückgüter, sowie der Milch beigegeben werden.

Ausnahmsweise ist die Beigabe weiterer Wagen neben den Kurswagen dann gestattet,

a) wenn von einer oder mehreren Zwischenstationen der vorgelegenen Hauptstation so viel Eilgut telegraphisch zur Mitnahme angemeldet wird, daß zu dessen Beförderung der Dienst- und die Kurswagen voraussichtlich nicht hinreichen, oder wenn Kurs- und Dienstwagen ab der Hauptstation schon derart angefüllt sind, daß für die folgenden Zuladungen voraussichtlich nicht mehr der nöthige Platz vorhanden ist;

b) wenn es sich um solche Güter handelt, welche vermöge ihres Umfanges oder ihrer Beschaffenheit der Einladung am Zuge besondere Schwierigkeiten bieten und deshalb die Verwendung eines eigenen an der Rampe zu beladenen Wagens angezeigt erscheint.

Ebenso wie zu den Kurswagen sind auch zu diesen Beiwagen thunlichst immer Wagen mit Luftdruckbremseinrichtung zu verwenden.

Sind bei einer Station mehr als 2000 kg Eilgüter bezw. eilgutmäßig zu befördernde Stückgüter vorhanden, welche nach einer und derselben Station bestimmt sind, oder ungetrennt bis zu einer Knotenpunktstation zu laufen haben, so sind hieraus geschlossene Ladungen zu bilden und mit dem nächsten Personenzuge abzufertigen. Dasselbe hat zu geschehen, wenn die nach einer und derselben Bestimmungsstation oder Knotenpunktstation laufenden Eilgüter bezw. eilgutmäßigen Stückgüter den Raum eines Wagens vollständig ausfüllen. Eilgut-Wagenladungen, sowie Wagenladungen von eilgutmäßigen Stückgütern sind ebenfalls mit Personenzügen bezw. mit etwa günstiger gelegenen Güterzügen zu befördern. Zu Eilgutwagen sind immer thunlichst Wagen mit Luftdruckbremseinrichtung zu verwenden. In München Centralbahnhof dürfen derartige Ladungen nur mit Personenzügen und Eilstückgüter nur in Eilgutwagen angebracht werden.

Welche Bestimmungen bestehen über die Beförderung von Postsendungen durch das Eisenbahnpersonal?

Dienstbefehl Nr. 124 vom Jahre 1879 bestimmt hierüber Folgendes:

„Die Eisenbahnverwaltung übernimmt im Bedürfnißfalle die Beförderung von Postsendungen mit Eisenbahnzügen ohne Postbegleitung. Diese Beförderung findet entweder regelmäßig mit bestimmten Zügen oder ausnahmsweise statt.

I. Die regelmäßige Beförderung von Postsendungen durch das Eisenbahnpersonal beschränkt sich auf Briefpackete, Briefbeutel und Zeitungspackete. Hiebei sind die Postanstalten angewiesen, durch Vereinigung der Zeitungspackete mit den Briefpacketen und bezw. durch Aufnahme derselben in den Briefbeutel thunlichst dafür zu sorgen, daß nur ein Briefpacket oder bezw. ein Briefbeutel für jede Station zur Beförderung gelangt. Die für die regelmäßige Beförderung von Postsendungen bestimmten Züge werden den Stationen und dem Zugpersonale durch die vorgesetzten k. Oberbahnämter bekannt gegeben.

II. Die ausnahmsweise Beförderung von Postsendungen durch das Eisenbahnpersonal erstreckt sich gleichfalls nur auf Brief- und Zeitungspackete und findet nur in besonders dringenden Fällen statt, wenn z. B. wichtige Brief- und Zeitungspackete bei einem Zuge mit Postbegleitung aus irgend einem Grunde zurückgeblieben sind, oder wenn für Einschreibsendungen, welche auf Verlangen der Aufgeber durch Eilboten zu bestellen sind, oder für Telegramme, welche durch die Post Beförderung erhalten und durch Eilboten dem Bestimmungsorte zugestellt werden sollen, die Benützung eines Eisenbahnzuges ohne Postbeförderung eine größere Beschleunigung der Beförderung und somit auch der Zustellung gewährt. Auch einzelne an das kgl. Hoflager bestimmte Fahrpostsendungen können durch das Eisenbahnpersonal ausnahmsweise befördert werden, wenn deren schleunige Verbringung an das kgl. Hoflager geboten ist. In solchen Fällen der ausnahmsweisen Beförderung von Postsendungen durch Eisenbahnpersonal hat der Vorstand der absendenden Postanstalt, wenn solche nicht mit der Eisenbahnstelle vereinigt ist, den die Postsendung überbringenden Bediensteten durch persönliche oder schriftliche Requisition zu legitimiren.

III. Die Uebergabe und Uebernahme der in obigen Ziffern I und II bezeichneten Postsendungen erfolgt auf Stationen, wo selbstständige Gepäck-Expeditionen sind, durch die Postanstalt an die bezw. von den Gepäck-Expeditionen, welch letztere die Postsendungen gemäß § 9 der Instruktion für den Uebergabs- und Uebernahmsdienst vom 1. Juni 1876 in das aufliegende Versandtbuch und in den Uebergabsschein Rubrik 9 mit dem Beisatze sub lit. b „Briefpacket, Briefbeutel oder Zeitungspacket“ oder „Fahrpoststück“ einzutragen haben. Auf Stationen, wo selbstständige Gepäck-Expeditionen nicht sind, hat der Expeditionsvorstand das in oben allegirtem § 9 *vorgeschriebene* „Versandt- und Empfangsbuch“ zu führen. Die

Postsendungen sind hinsichtlich der äußeren Beschaffenheit genauestens zu prüfen. Die Briefpackete und Briefbeutel müssen mit dem Dienstsiegel, die Zeitungspackete mit Siegelwäppchen verschlossen sein. Sind in den Briefbeuteln und Briefpacketen Einschreibsendungen nicht enthalten, so kann der Verschluß derselben gleichfalls mit Siegelwäppchen hergestellt werden. Der übergebenden Postanstalt ist eine Bescheinigung der Uebergabe zu ertheilen. Zu diesem Zwecke hat dieselbe die zu übergebenden Postsendungen auf einem Abgangsfrachtzettel vorzutragen und der übernehmende Eisenbahnbeamte diesen Frachtzettel zum Zwecke der Quittungsleistung mit seiner Namensunterschrift zu versehen. Die richtige Abgabe der Postsendungen an die Postanstalt ist im oben erwähnten „Empfangsbuche" bescheinigen zu lassen.

IV. Die Uebergabe und die Uebernahme dieser Postsendungen zwischen dem Eisenbahn-Expeditions- und dem Zugpersonale erfolgt nach der Instruktion für den Uebergabs- und Uebernahmsdienst vom 1. Juni 1876."

In Fällen, in denen zur Vermeidung von Verzögerungen Briefpackete, Briefbeutel oder Zeitungspackete unaufgehalten von der Bahnpost an den Eisenbahnconducteur eines Anschlußzuges überzugehen haben, hat die Vermittlung der Uebergabe durch den Uebernahms- resp. Uebergabsbeamten zu geschehen, welcher dem Bahnpostbeamten den Empfang des Briefpacketes 2c. zu bescheinigen und das letztere vorschriftsgemäß im treffenden Uebergabsscheine vorzumerken hat. G. D. E. Nr. 79032 vom 3. I. 80.

Wagenverwendung.

Welches sind die hauptsächlichsten Bestimmungen über Wagenbestellung, Wagenverwendung und Behandlung von Wagenbeschädigungen?

A.

Einheimische Güterwagen.*

1. Allgemeines.

Sämmtliche Güterwagen des Bayerischen Wagenparkes sind nach ihrer Beschaffenheit in Serien eingetheilt, wie aus Anlage I ersichtlich.

---

* Quellen: a) Dienstanweisung, betr. die Benützung der Güterwagen auf den kgl. Bayr. Staats-Eisenbahnen; b) Dienstanweisung, betr. das Verfahren bei Beschädigung von Wagen; c) Aktensammlung B. i., Generalia und Specialia ab 1879.

Die Zutheilung der eigenen wie der fremden Wagen erfolgt durch die H. V. St.* bezw. die U. V. St. oder die Ausgleichsstelle. Die Meldungen der Stationen sind an die U. V. St. zu richten, welche ihren Gesammtbedarf an die H. V. St. und diese wieder an das W. C. B. zu geben hat. Auf Grund der vom W. C. B. getroffenen Dispositionen gibt die H. V. St. telegraphische Verfügung der U. V. St., welche hierauf den Ausgleich unter den Stationen bethätigt.

2. Wagenbestellung.

Die Bestellung von Güterwagen muß durch den Versender der Ladung selbst oder durch einen Bevollmächtigten desselben geschehen, und zwar mindestens 24 Stunden bevor der Wagen bereitgestellt werden soll, und hat gemäß § 56 Zusatzbestimmung III der V. O. zu enthalten: die Anzahl der erforderlichen Wagen, gedeckt gebaute oder offene, die Bezeichnung der zu verladenden Güter, die Bestimmungsstation, den Tag des Gebrauches, das Datum und die Unterschrift des Bestellers. Die Bestellung kann erfolgen:

a) mündlich; in diesem Falle bestätigt der Versender den durch die Station in das Bestellungsbuch zu machenden Eintrag durch seine Unterschrift;

b) schriftlich, telegraphisch oder telephonisch; in diesen Fällen wird der Name des Bestellers im Bestellungsbuche** eingetragen und in Rubrik „Bemerkungen“ die Art und Weise der Bestellung (schriftlich bestellt rc.) vorgemerkt.

Bei Versand von Stückgut, sowie Kleinvieh in geringer Menge ist die Expedition bezw. der Stationsvorstand Besteller des Wagens Die Rubriken 1 bis 8 des Bestellungsbuches werden sofort bei Bestellung des Wagens ausgefüllt, und ist auf

---

* Abkürzungen: D. A. f. d. Ben. v. Güterwagen = Dienstanweisung für die Benützung von Güterwagen; S. G. E. = Sammlung grundsätzl. Entscheidungen zum Vereins-Wagen-Uebereinkommen; O. B. V. = Oberbahnamtliche Verfügung; U. V. St. = Untervertheilungsstelle; H. V. St. = Hauptvertheilungsstelle; V. W. Ü. = Vereinswagenübereinkommen; W. C. B. = Wagencontrole-Bureau. V. O. = Verkehrs-Ordnung; E. D. B. = Eisenbahn-Direktions-Bezirk.

** Wenn auf Grund der Zusatzbestimmung III zu § 56 der V.-O. Wagen schriftlich bestellt werden, so ist sofort Tag und Stunde des Eingangs auf dem Schreiben zu vermerken und jede Bestellung, soweit nicht für einzelne Stationen Abweichungen vorgeschrieben sind, streng nach der Reihenfolge des Einganges in das Wagenbestellbuch einzutragen. Letzteres ist derart tageweise getrennt zu führen, daß die Bestellungen für denjenigen Tag gebucht werden, für welchen die Gestellung verlangt ist.

Die Bestellschreiben sind nach ihrer Eintragung mit der laufenden Nummer, unter welcher sie im Wagenbestellbuch verzeichnet sind, zu versehen, tageweise geordnet zu heften und als Beläge für das Wagenbestellbuch aufzubewahren.

den Tag, für welchen ein Wagen bestellt wurde, sowie auf die Gattung des Wagens besonderes Augenmerk zu richten. Die übrigen Spalten erledigen sich erst nach Bereitstellung des Wagens bezw. bei dessen Abgang von der Station Die Rubrik „Bemerkungen" ist für sachdienliche Erläuterungen jeder Art verwendbar (z. B. Bestellung zurückgezogen ꝛc.).

3. Caution.

Bei der Bestellung kann für jeden bestellten Wagen eine Caution von 2 Mk. verlangt werden, welche zurückerstattet wird, sobald der Versender den bereitgestellten Wagen innerhalb der festgesetzten Ladefrist zur Aufgabe bringt. Der Erlag der Caution wird im Verzeichniß über hinterlegte Cautionen für bestellte Güterwagen gebucht; ebendaselbst ist auch die Rückerstattung der Caution vom Besteller unterschriftlich zu bestätigen. Die Caution ist verfallen, wenn der Besteller an dem im Bestellungsbuche, Rubrik 9, vorgemerkten Tage der Bereitstellung vom Wagen keinen Gebrauch macht, und zwar entweder ausdrücklich oder stillschweigend (durch Nichtaufgabe der Sendung). Die verfallene Caution wird als Wagenstandgeld verrechnet und demgemäß Meldung erstattet. Siehe unter Nr. 4.

4. Wagenstandgeld.

Wenn durch Verschulden des Bestellers bezw. Empfängers die reglementmäßige Belade- oder Entladefrist* überschritten wird, so hat der Schuldige das Wagenstandgeld zu entrichten und zwar:

für die ersten 24 Stunden		= 2 Mk.
„ „ zweiten „ „		= 3 „
„ „ dritten „ „	und je weitere	= 4 „

* Die den Versendern zur eigenen Verladung gestellten Wagen müssen, wenn die Bereitstellung Vormittags erfolgt, bis Abends 6 Uhr am gleichen Tage und, wenn die Bereitstellung Nachmittags erfolgt, bis Mittags 12 Uhr des nächsten Tages (Sonn- und Festtage nicht eingerechnet) beladen sein. Heft C, S. 22 zu § 56 III der V.-O.

Entladung: a) Erfolgt die Benachrichtigung des Empfängers von dem Eintreffen des Gutes (Stückgut oder Wagenladungsgut) an einem Werktage Vormittags, so ist das Gut bis zur Mittagsstunde des folgenden Werktages, und wenn die Benachrichtigung an einem Werktage Nachmittags erfolgt, bis Abends 6 Uhr des folgenden Werktages abzuholen; b) findet die Benachrichtigung an einem Werktage durch die Post statt, so gilt die Benachrichtigung bis 9 Uhr Vormittags als Nachmittags, und nach 3 Uhr Nachmittags als am folgenden Tage Vormittags erfolgt; c) findet die Benachrichtigung an einem Sonn- oder Festtage (gleichgiltig ob durch die Post oder in anderer Weise) statt, so gilt dieselbe als am Vormittag des nächstfolgenden Werktages erfolgt. Heft C, S. 36 zu I § 69 der V.-O.

Nach Ablauf der für die Be- und Entladung zugestandenen Frist wird auch für Sonn- und Festtage Wagenstandgeld erhoben.

Dieses Wagenstandgeld, für welches das Gut als Pfand haftet, wird im Wagenstandgeld-Verzeichniß gebucht. Die Quittung wird an den Zahlungspflichtigen hinausgegeben, die „Meldung", Coupon III, binnen 24 Stunden (ohne Begleitbericht) unter Umschlag an das W C. B. eingeschickt, die „Meldung", Coupon I, bei der Station zurückbehalten. Die Buchung ist täglich zu wiederholen, bis der Wagen von der Station abgerollt ist. Jeder Coupon wird mit dem Tage gefertigt, für welchen das Standgeld erhoben wurde. Die erhobenen Standgelder werden in das „Verzeichniß über den Anfall von Wagenstandgeldern" eingetragen; letzteres wird monatlich abgeschlossen und die Beträge kommen im Register über erhobene Nebengebühren zur Verrechnung. Die Buchung im Kassabuch erfolgt in Rubrik „Nebengebühren", ohne besondere Bezeichnung, in einer Summe mit den übrigen, am fraglichen Tage angefallenen Nebengebühren.

Ueber Reklamationen wegen Rückersatz erhobener Wagenstandstandgelder siehe D. A. betreffend die Benützung der Güterwagen, Seite 54/55 §§ 101, 102. Werden solche Reklamationen bei den Stationen angebracht, so ist der Vorlage an das k. O. B. A. ein Nachweis über die bei einem Wagen eingehobenen Wagenstandgelder beizugeben Durch freiwilligen Erlag des Wagenstandgeldes kann der Besteller den Wagen zurückbehalten; außerdem wird seitens der Expedition darüber verfügt. Zu bemerken ist noch, daß vorstehende Bestimmungen über Wagenstandgelder ebenso für fremde Wagen Geltung haben; die Wagenstandgeld-Verzeichnisse für einheimische Wagen sind auf weißes, die für fremde Wagen auf rothes Papier gedruckt, im Uebrigen aber übereinstimmend.

5. Wagenstillstand.

Bei außergewöhnlichen Naturereignissen, bei Defektwerden von Wagen, bei Gebrauch von Wagen zu besonderen Zwecken, die einen Stillstand von Wagen verursachen, bei Vollbelastung oder Ueberlastung von Güterzügen, bei Zollbehandlung, auch bei örtlichen Feiertagen 2c. kann es vorkommen, daß leere oder beladene Wagen ohne Verschulden des Versenders oder Empfängers auf einer Station stille stehen. Für solche Fälle wird ein Wagenstillstands-Verzeichniß geführt, das, analog dem Wagenstandgeld-Verzeichnisse, für einheimische und fremde Wagen gesondert, besteht. Es können auf einer Meldung bis 10 an einem Tage verzögerte Wagen vorgetragen werden. Die Meldungsausfertigung wird binnen 24 Stunden ohne Begleitschreiben unter Umschlag an das W. C. B. eingeschickt. Wenn ein Wagen länger als einen Tag aufgehalten wird, so ist die Meldung

nicht täglich, sondern nur am ersten und letzten Tage des Stillstandes zu machen. In der ersten Meldung ist die muthmaßliche Dauer des Stillstandes, in der letzten die Beseitigung der Ursache und der Tag des Abganges des Wagens anzugeben. Wagen, die aus Gründen zeitweisen Wagen-Ueberflusses oder zur Reserve infolge höherer Ermächtigung auf einer Station hinterstellt sind, werden in das Stillstandsverzeichniß nicht aufgenommen. Solche Wagen müssen jedoch seitens der abgebenden Station im Lieferschein ausdrücklich als zur Hinterstellung gekennzeichnet sein.

6. Wagenmeldung.

Die Wagenbestellung geschieht seitens der Station durch die Wagenmeldung, d. h. die Station meldet der U. V. St., welche und wie viele Wagen sie vorräthig*, sowie welche und wie viele Wagen sie Bedarf hat. Die Wagenmeldung zerfällt in eine schriftliche und eine telegraphische. Die schriftliche Meldung hat der telegraphischen als Grundlage zu dienen. Je nachdem der tägliche Wagenbedarf vollständig gedeckt werden kann oder nicht (Bekanntgabe des Procentsatzes), besteht für Einsendung der schriftlichen Wagenmeldung ein eigener Termin; ebenso ist für jede der beiden vorbemerkten Eventualitäten der telegraphischen Meldung eine besondere Form zu geben. In welcher Weise dies zu geschehen hat, ist aus den Beilagen II—V ersichtlich, zu welchen Beispielen folgende Erläuterungen angefügt sein wollen.

I. Es besteht kein Wagenmangel.

a) Die schriftliche Wagenmeldung

geschieht auf besonderem Formular und werden die Meldungen je am 15. und letzten eines Monats an die U. V. St. eingeschickt und zwar unter Vortrag im Uebergabsschein. Fehlanzeige ist erforderlich. In die schriftliche Meldung werden lediglich aufgenommen:

1. der tägliche Vorrath;
2. „ „ Bedarf;
3. die verfügbaren Wagen, d. h. solche vorräthige Wagen, für welche die Station keine Verwendung hat;
4. die fehlenden Wagen, d. h. bestellte, aber nicht vorräthige Wagen.

Es kommen somit lediglich die Rubriken 3, 5, 9, 10 des Meldeformulars in Betracht.

* Unter Vorrath ist die Anzahl der zur Zeit der Meldung auf der Station befindlichen leeren oder noch zu entladenden bayerischen Güterwagen einzutragen.

b) Die telegraphische Wagenmeldung.

Es wird nur die Rubrik 9 oder 10 abtelegraphirt und ist die Meldung täglich spätestens bis Nachmittags 3 Uhr an die U. V. St. und, wenn weder Wagen verfügbar noch fehlend sind, Fehlanzeige zu geben. Aenderungen in der bereits abgegangenen telegraphischen Meldung werden mittelst „Nachtragsmeldungen" vollzogen. Zur Erleichterung des Wagenvertheilungs-Geschäftes sind den telegraphischen Meldungen möglichst kurze aber deutliche Notizen beizusetzen, z. B.

bei Wagen der Serie G, ob mit oder ohne Klappen oder Bremse;
" " " " O, ob mit Giebelstangen oder Bögen;
" " " " Od, wenn 17 □m Bodenfläche;
" " " " H, Anzahl der Kipfstangen und ob selbe verstellbar;
" " " " V, die Bodenfläche und ob mit Unterkasten;
" " " " Oh, ob offen oder gedeckt.*

Dem Bedarf ist beizufügen die Gattung der zu verladenden Sendung, die Bestimmungsstation und, wenn die Sendung über Bayern hinaus befördert wird, die genaue Routenvorschrift. Die Meldung würde also beispielsweise lauten können:

Verfügbar: 8 G, hievon 3 ohne, 5 mit Klappen und Bremse, 5 Od.

Fehlend: 3 O zu Bretter und Brennholz München C. B., 8 H, davon 4 zu Langholz nach Heilbronn über Nördlingen, 4 zu Stammholz München C. B.

II. Es besteht Wagenmangel.

Kann seitens der H. V. St. der Bedarf der Stationen infolge Wagenmangels nicht mehr vollständig gedeckt werden, so wird von den U. V. St. täglich telegraphisch mittelst Currende den Stationen ein Procentsatz bekannt gegeben, nach welchem die Wagenmeldung des folgenden Tages erstellt werden muß. Dieser Procentsatz bezieht sich jedoch nur auf diejenigen Wagenserien, für welche er ausdrücklich bekannt gegeben ist, und sind die Meldungen der Wagen anderer Serien sowohl schriftlich als telegraphisch

---

* Gemäß Generaldirektions-Entschließung Nr. 91425/49158 III vom 23. IV. 94 werden in nächster Zeit die Wagen der Serie Hl und zwar der Nummernfolge 22940—23039, ferner 23351—24600 durch Abnahme der Schemel und Aufsetzen der Seitenwände wieder als offene Wagen in den Dienst gestellt. Dieselben werden gruppenweise — je zu 15 Stück — durch das k. Wagen-Controlbureau einberufen, weshalb der Auftrag ergeht, solchen Requisitionen unverweilt nachzukommen, um den regelmäßigen Fortgang der Reparatur- und Aptirungs-Arbeiten nicht zu stören. Die als offene Wagen aus der k. Centralwerkstätte Nürnberg kommenden Wagen der Serie Hl sind *in sämmtlichen* Meldungen und Verzeichnissen als Hlo zu bezeichnen.

nach Beispiel unter I zu erstellen. Bei den nach Procentverhältniß zu meldenden Wagen ist genau zwischen dringlichem und nicht dringlichem Bedarf zu unterscheiden. Als **dringlicher** Bedarf sind stets anzusehen:

a) Wagen für Stückgüter,
b) „ „ Sammelkurse,
c) „ „ die Donau-Dampfschifffahrt,
d) Kohlentransport,

(G.D. Nr. 2807 v. 9./I. 92.)

Zu allen anderen Sendungen gilt der Wagenbedarf als nicht dringlich, vorausgesetzt, daß nicht für bestimmte Transporte zeitweilig andere Bestimmungen getroffen werden.

a) Procentziffer „nicht dringlich“.

Trägt nun die Procentziffer den Beisatz „nicht dringlich“, so ist der dringliche Bedarf aus dem Vorrathe unverkürzt, der nicht dringliche jedoch nach dem Procentsatze zu decken. Als fehlend im Allgemeinen wird der etwa nicht gedeckte dringliche, plus dem gesammten nicht dringlichen Bedarf gemeldet.

1. In der schriftlichen Meldung werden dementsprechend auch die Rubriken: „dringlicher Bedarf“ und „vom Vorrathe dürfen verwendet werden“ in Betracht kommen; der dringliche Bedarf wird voll, für den nicht dringlichen wird die nach dem Procentsatze berechnete Ziffer eingesetzt; bei der letzteren Berechnung ist zu beachten, daß Bruchtheile unter 5 entfallen, von 5 ab nach oben abgerundet werden. Die schriftliche Meldung ist bei herrschendem Wagenmangel — auch wenn nur für eine einzige Serie ein Procentsatz bekannt gegeben — jeden zweiten Tag unter Vortrag im Uebergabsschein an die U. V. St. einzusenden.

2. In die telegraphische Meldung ist, stets in gleicher Reihenfolge, aufzunehmen:

die Ziffer des Vorrathes,
„ „ „ dringenden Bedarfs,
„ „ der verfügbaren Wagen,
„ „ „ fehlenden „

entsprechend also den Rubriken 3, 4, 9, 10 der schriftlichen Meldung. Die Anzahl der Wagen, welche vom vorhandenen Vorrathe zur Deckung des Bedarfes zurückbehalten werden darf, erhält man, indem man die Bedarfsziffer mit der Procentziffer multiplicirt und durch 100 dividirt.

Beispiel: Bekannt gegeben: „An G 80% nicht dringlich“, an offenen 50% nicht dringlich. Vorrath: 15 G; Bedarf: 7 G dringlich, 4 G nicht dringlich Verfahren: 7 G werden zum

dringlichen Bedarf unverkürzt verwendet; für den nicht dringlichen Bedarf ergibt die Berechnung:

$$\frac{80.4}{100} = 3.20 = 3 \text{ G.}$$

Also dürfen 3 G zum nicht dringlichen Bedarf verwendet werden, 5 G sind verfügbar, 1 G ist fehlend. Meldung hat zu lauten:
G: 15, 7, 5, 1. (Siehe Anlage III.)

b) Procentziffer „dringlich".

Trägt die Procentziffer den Beisatz „dringlich", so kommt für die betreffende Wagenserie der nicht dringliche Bedarf gar nicht mehr in Betracht, und dürfen für den dringlichen Bedarf vom Vorrathe nur so viele Wagen verwendet werden, als sich nach dem Beispiele unter a) berechnen lassen. Der gesammte übrige Vorrath muß verfügbar, der nicht dringliche, plus dem nicht gedeckten dringlichen Bedarf, muß fehlend gemeldet werden. Auch diesfalls ist die schriftliche Meldung jeden zweiten Tag an die U. V. St. einzusenden. Bezüglich der telegraphischen Meldung gilt das Gleiche wie sub a). (Siehe dazu Beilage IV und V) Zu den anliegenden Mustern für die schriftliche Wagenmeldung ist zu bemerken, daß in die telegraphische Meldung nur die fett gedruckten Ziffern in ihrer Reihenfolge aufgenommen werden. Die auf den Wagenmeldungs-Mustern angegebene Form der telegraphischen Meldung ist einzuhalten. (Siehe Mustermeldungen Anlage IV und V.)

7. Verfügung der Vertheilungsstelle und Führung der einschlägigen Register.

Die Verfügungen der U. V. St. werden den Stationen auf telegraphischem Wege bekannt gegeben und zwar:

a) derjenigen Station, welche verfügbare Wagen gemeldet hat, mit Bezeichnung der Stationen, welche die Wagen zu erhalten haben. Die Wagen sind mit dem nächsten Güterzuge zu befördern, und muß jedem Wagen ein Lieferschein beigegeben werden. Nur wenn mehrere Wagen nach einer und derselben Station abgehen, dürfen bis 5 Wagen auf einen Lieferschein vorgetragen werden. Ein Duplikat des Lieferscheins ist der Bestimmungsstation durch einen früher verkehrenden Zug oder durch die Post zuzusenden. Zu diesem Zwecke sind die Lieferscheinhefte in duplo zu führen, und ist der Talon des Duplikates als solches zu bezeichnen;

b) derjenigen Station, welche fehlende Wagen gemeldet hat, mit Bezeichnung der Station, von welcher die Wagen

zu erwarten sind. Treffen dieselben innerhalb der vermutheten Zeit nicht ein, so ist sich sogleich an die Abgangsstation zu wenden. Die Lieferscheine der angekommenen Wagen sind auf der Rückseite mit dem Güter Expeditionsstempel zu versehen, monatlich zu sammeln und mindestens 2 Jahre aufzubewahren.

Der angekommene Wagen ist (gleichviel ob leer oder beladen), in das Stations-Wagenverzeichniß und zwar in die Rubriken „Ankunft" einzutragen; die übrigen Rubriken erledigen sich erst nach Abgang des Wagens von der Station. Für jede Wagenserie ist ein besonderes Verzeichniß (oder gesonderte Abtheilung im Gesammtverzeichniß) zu führen, ebenso für fremde und plakatirte Wagen. Das Register über Fremdwagen muß wiederum für jede fremde Bahnverwaltung besonders geführt werden; auch die plakatirten Wagen sind in gesonderten Abtheilungen, je nach der Plakatirung, vorzutragen. Vor Erstellung der täglichen Wagenmeldung hat die Wagenstands-Aufnahme zu geschehen, um einen Anhalt für den Vorrath an Wagen zu bekommen. Hiebei ist es nicht ausgeschlossen, daß in Beladung begriffene oder schon aufgegebene Wagenladungen, die mit einem späteren Güterzuge abgehen, schon vorher in Abgang getragen werden, nachdem dieselben für die Station nicht mehr als Vorrath gelten können. In dem Wagenstands-Verzeichnisse sind die Nummern der Züge, mit welchen die Wagen ankommen (und zwar sofort nach Ankunft) oder abgehen, sowie die Anzahl der Wagen einzuschreiben, die Summe des Abgangs von der Summe des Eingangs abzuziehen, und der Rest auf den folgenden Tag überzutragen.

8. Desinfection der Güterwagen.

(Siehe Seite 158—160 unter Viehbeförderung.)

Bemerkt will hier noch werden, daß Wagen, die zur Thierbeförderung benutzt waren, nach erfolgter Desinficirung geruchfrei geworden sein müssen, ehe sie mit solchen Gütern beladen werden, welche, wie Mehl, Brod, Zucker, Kaffee und andere Genußmittel, durch den übeln Geruch leicht Schaden leiden. Ferner sind auch Wagen, welche von Oel, Butter, Theer u. s. w. verunreinigt sind, vor der Wiederbeladung einer gründlichen Reinigung zu unterziehen und erforderlichenfalls mit Stroh auszulegen.

9. Beschädigung von Güterwagen.

Das Verfahren bei Beschädigung von Wagen ist in einer besonderen D. A. vom 1. Mai 1890 geregelt. Bei jeder neu eintretenden oder zuerst wahrgenommenen Beschädigung eines Wagens ist eine Beschädigungsmeldung auszustellen.

Jeder Stationsvorstand, bei welchem eine von anderer Seite ausgestellte Wagenbeschädigungsmeldung einläuft, hat die Verpflichtung, dieselbe hinsichtlich ihres Inhaltes gewissenhaft zu prüfen. Das Resultat dieser Prüfung hat derselbe am Schlusse des Vortrages in der Rubrik „Veranlassung" wörtlich mit einem der drei nachstehenden Vermerke niederzulegen und den Vermerk zu unterschreiben:

a) „Verschulden erscheint vorhanden";
b) „Verschulden erscheint zweifelhaft";
c) „Verschulden erscheint nicht vorhanden."

Dieselben Vorträge sind zu machen, wenn der Stationsvorstand die Meldung persönlich ausstellt. Hierauf hat derselbe die Einsendung der Meldung an das vorgesetzte k. O. B. A. zu bethätigen. Technische Gutachten rc. werden von den O. B. A. nur erholt, wenn Verschulden vorhanden erscheint. Bei ankommenden Wagen hat auf kleineren Stationen der Stationsvorstand, bezw dessen Stellvertreter, auf größeren Stationen der Stationsmeister (Wagenmeister) dieselben auf deren Zustand zu untersuchen. Hiebei gefundene Defekte, die zu melden sind, hat der übergebende Wagenwärter zu bezetteln, andernfalls die Verantwortung auf die Station übergeht. (Siehe praktisches Beispiel im Theil III.)

B.

Fremde Güterwagen.*

1. Allgemeines.

Jede dem Verein angehörende Eisenbahn-Verwaltung ist verpflichtet, die Wagen der anderen Verwaltung durch ihr Gebiet bis zu der Bestimmungsstation laufen zu lassen. Unter **Bestimmungsstation** ist die vom Ausgangsorte weitest gelegene Station zu verstehen, nach welcher die Wagen mit einer ausreichenden Ladung adressirt sind. Die Ladung eines Fremdwagens ist **ausreichend**, wenn entweder:

a) die Ladung mindestens 50 % des angeschriebenen **Ladegewichts** (bezw. bei österr.-ungar. Wagen der Tragfähigkeit) beträgt, oder

---

* **Quellen:** a) Uebereinkommen, betreffend die gegenseitige Wagenbenützung im Bereiche des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, giltig vom 1. Januar 1889. Nebst Nachträgen; b) Sammlung grundsätzlicher Entscheidungen der Commission über das Vereins-Wagen-Regulativ vom Januar 1892; c) Dienstanweisung betreffend die Benützung der Güterwagen auf den kgl. bayer. Staats-Eisenbahnen; d) Dienstanweisung betreffend das Verfahren bei Beschädigung von Wagen; e) Aktensammlung B. i. Generalia *und Specialia ab* 1879.

b) der Wagen dem Raume nach vollständig ausgenützt ist, oder
c) die verladenen Güter tarifmäßig als Wagenladung behandelt sind.

Jede Verwaltung kann im Falle eigenen dringenden Bedarfes verlangen, daß ihre Wagen nicht über die Bestimmungsstation weitergesendet, oder zum Zwecke der Rückbeladung auf Seitenbahnen abgelenkt, oder über die Heimathbahn hinaus rückbeladen werden. Diese Verwaltungen werden seitens der G.-D. jeweils bekannt gegeben. (Siehe D. B. 181 v. J. 1878 und Nr. 107 v. J. 1883.)

Die dem preußischen Staatsbahnwagenverbande angehörenden Wagen haben eine wirkliche Heimath (nämlich den Eisenbahndirektionsbezirk, dem sie laut Anschrift angehören — es kommen hier auch noch einige andere Verwaltungen in Betracht —) und eine jeweilige Heimath (nämlich die Eisenbahndirektion, von welcher aus der beladene Wagen auf dem Hinwege laut Uebergangszettel das preußische Wagenverbandsgebiet verlassen hat).

Demgemäß können diese Wagen sowohl nach Stationen vor ihrer wirklichen Heimath, nach dieser, und darüber hinaus rückbeladen werden, als auch nach vor der Uebergangsstation gelegenen Stationen, nach Stationen des Eisenbahndirektionsbezirkes, dem die Uebergangsstation angehört, und über diese letztere Direktion hinaus. (Jeweilige Heimath des Wagens.) Siehe Beispiele D. B. 32 v. J. 1889 und unter Nr 4 b.

Wagen der Lokalbahnaktiengesellschaft in München werden, wenn sie auf außerbayerischen Strecken sich befinden, als bayerische, auf den Linien der K. B St. E. jedoch als fremde Wagen betrachtet, somit letzterenfalls nach dem V. W. Ü. behandelt Demgemäß hat bei Weitersendung oder Rückbeladung solcher Wagen Meldung nach dem für fremde Wagen in diesen Fällen vorgeschriebenen Verfahren zu erfolgen. Dagegen sind die frgl. Güterwagen in den Zugführer-Wagenverzeichnissen als bayerische Wagen vorzutragen. D. B. 9 v. J. 1892.

Soweit Kesselwagen nicht dem Süddeutschen Eisenbahnverbande angehören, kommen die einschlägigen Bestimmungen des V. W. Ü. durchweg zur Anwendung. D. B. 41 v. J. 1892.

2. Ankunft eines Fremdwagens.

Sofort nach Ankunft eines Fremdwagens hat der Stations beamte von sämmtlichen an demselben befindlichen Uebergangszetteln Notiz zu nehmen. Ersichtlich alte bayerische Uebergangszettel müssen entfernt werden; das Vorhandensein solcher ungiltiger

Uebergangszettel ist schriftlich festzustellen und die Niederschrift an das W. C. B. einzusenden. Sodann ist der angekommene Wagen in das Stations-Wagenverzeichniß einzutragen. Siehe A Nr. 7. In Rubrik „Bemerkungen" dieses Verzeichnisses sind zum Zwecke der Meldungserstellung die Uebergangszettel, das Datum des Uebergangszettels der bayer. Eingangsstation, die Bodenfläche und Tragfähigkeit des Wagens (letztere in Tonnen) vorzumerken. Die übrigen Rubriken (Abgang) werden bei Weitersendung oder Rückbeladung des Wagens ausgefüllt.

3. Bestellung und Meldung.

Es obliegt jeder Station, der U. V. St. die Möglichkeit an die Hand zu geben, daß fremdes Wagenmaterial zweckmäßig ausgenützt werde. Zu diesem Behufe sind jeder Wagenmeldung die Bestimmungsstationen, bei Versand ins Ausland auch die genaue Routenvorschrift, die Gattung der zu verladenden Güter, und was sonst sachdienlich, beizufügen. (G. D. E. 30926 v. 25. III. 92 und Nr. 94813 v. 24. IX. 91.)

Kommen fremde Wagen auf einer Station zur Entladung und können dieselben nach den unter Nr. 4 aufgeführten Bestimmungen nicht weiter- oder rückbeladen werden, so sind dieselben der U. V. St. verfügbar zu melden. Für diese Meldung ist sich eines besonderen Formulares zu bedienen; in demselben sind sämmtliche Uebergangszettel, die Ladefläche, Tragkraft und die Güter, für welche sich der Wagen eignet, anzugeben.

Die Meldung ist mit dem nächsten Zuge mit Uebergabsschein an die U. V. St. einzusenden. (Diese Meldungen werden gemäß Ausschreiben des O. B. A. München Nr. 24146 v. 2. IV. 94 bis auf Weiteres telegraphisch erstattet und zwar täglich zweimal, unabhängig von der Hauptwagenmeldung, Vorm. zwischen 9 und 10 Uhr und Nachm. zwischen 1/2 2 und 2 Uhr.) Kann alsdann einer etwa getroffenen Verfügung der U. V. St. wegen verspäteter Entladung, oder weil der Wagen inzwischen Bedarf der Station selbst geworden ist, nicht sofort entsprochen werden, so ist dies der U. V. St. telegraphisch mitzutheilen. (G. D. E. 48670 v. 8. VI. 88.)

Sind größere und länger andauernde Transporte nach einer und derselben Station abzusenden, so ist der H. V. St. entsprechende Mittheilung zu machen, damit dieselbe wegen rationeller Wagenzutheilung und bezw. Wagenausnützung das Geeignete veranlassen kann.

4. Weitersendung und Rückbeladung.

a) Weitersendung.

Die ursprüngliche, d. i. die von der Heimathbahn in dem *Fremdwagen* eingetroffene Ladung oder ein ausreichender Theil

derselben darf auf Grund neuer Frachtbriefe von der ursprünglichen Bestimmungsstation nach einer beliebigen neuen weiter befördert werden, wenn die Beförderung nach der letzteren Station vom Ausgangsorte zulässig war. Diese Station gilt dann als Bestimmungsstation. Ueber den Bereich der Vereins-Verwaltungen hinaus kann die Beförderung nur unter Verantwortlichkeit der weitersendenden Station erfolgen. Wegen Rapportirung dieser Fremdwagen siehe Terminskalender Theil III.

b) Rückbeladung.

Fremde Wagen, welche auf der Bestimmungsstation zur Entladung gekommen sind, sollen in der kürzesten Frist, ausreichend beladen, und thunlichst auf dem durch die Uebergangszettel ersichtlichen Herwege wieder in die Heimath zurückgesandt werden. Die Wagen sollen also dem Auslandsverkehr, und nur, wenn dies nicht thunlich, dem Binnenverkehr dienen.

Die Verwendung als Sammelwagen kann nur zu Zeiten des Wagenmangels, oder wenn die Wagen ohnehin leer der Uebergangsstation zugeführt werden müßten, gebilligt werden.

Die Benützung fremder Wagen zur Beförderung von Stückgut auf kurze Strecken ist zu unterlassen. (G. D. E. 24680 v. 8. III. 91.)

Ueberhaupt bietet die Rückbeladung im Binnenstückgutverkehr (G. D. E. 30926 v. 25. III. 92) der Verwaltung die wenigsten Vortheile, weil hiedurch die fremden Wagen länger in Bayern zurückgehalten werden und so, zumal bei wiederholter Benützung im Binnenverkehre, die bei den Stückgutwagen ziemlich häufig auftritt, Mehrausgaben an Zeitmiethe und Verzögerungsgebühren erwachsen, die Vortheile der Rückbeladung sonach gänzlich entfallen. Es ist daher durch D. B. 69 vom Jahre 1890 festgesetzt worden, daß fremde Wagen im internen Verkehr nur auf Entfernungen von mindestens 80 km rückbeladen werden dürfen, wohingegen die Rückbeladung im Auslandsverkehr in den vom V. W. Ü. gezogenen Grenzen zulässig ist. Nur zu Zeiten des Wagenmangels können von der Generaldirektion Ausnahmen zugelassen werden.

Aber selbst mit Einhaltung dieser letzteren Vorschrift sind wiederholte Rückbeladungen im Binnenverkehre, insbesondere aber zu Zeiten des Wagenüberflusses, zu unterlassen und Fremdwagen, welche mit Rückladung im Binnenverkehre eintreffen, unter Beigabe eines Lieferscheines, auf welchem die bezügliche Rückladung zu vermerken ist, mit Beschleunigung der Heimath leer zuzuführen, jedoch nur dann, wenn eine Rückbeladung im Auslandsverkehr nicht möglich ist. (G. D. E. 125165 v. 12. XII. 92.)

Grundsatz ist, daß auch bei Wagenmangel die Bestimmungen des V. W. Ü. beobachtet werden müssen, ebenso in Beziehung auf die weiter unten aufgeführten Vorschriften über Verkehrsleitung und Uebergangsstationen.

Ist ein Fremdwagen auf der Bestimmungsstation zur Entladung gekommen und kann derselbe sofort in der Richtung seiner Heimath wieder rückbeladen werden, so darf dies ohne Weiteres geschehen. Doch sind dabei folgende Uebereinkommens-Bestimmungen ins Auge zu fassen:

Auf beliebigem Wege und ohne Rücksicht auf eventuellem Umweg dürfen die Fremdwagen rückbeladen werden:

a) nach Stationen der Heimathbahn,
b) nach Stationen jenseits der Heimathbahn, wenn eine Strecke der letzteren durchlaufen wird.

Außerdem ist die Rückbeladung nach auf dem Hinwege berührten Stationen vor der Heimathbahn stets gestattet (V. W. Ü. § 3). Nach anderen Stationen in der Richtung zur Heimathbahn (auch seitwärts oder jenseits derselben) dürfen die Wagen nur dann beladen werden, wenn hiedurch der Rückweg (ursprüngliche Entladestation bis zur Uebergangsstation der Heimathbahn) gegen den Hinweg (umgekehrt) nicht um mehr als 25% verlängert wird. (V. W. Ü. Nachtr. V.)

Ausnahmebestimmungen, durch welche bis zu 50% Ablenkung gestattet werden, sind unter den bayerischen, badischen, württembergischen und pfälzischen Bahnen, ferner der Hessischen Ludwigsbahn, Main-Neckar- und Werra-Bahn bezüglich deren Wagen von nicht mehr als 20 □m Ladefläche vereinbart. (D. B. 161 vom Jahre 1888 und D. B. 89 vom Jahre 1889.) In allen Fällen der Rückbeladung über einen anderen Weg, als den Hinweg, muß das Maß der Beladung den Bestimmungen unter Nr. 1 entsprechen.

Vor Beginn der Beladung hat sich das Stationspersonal über die Bestimmungsstation zu vergewissern und die Verladung dem Verfrachter nicht zu gestatten, wenn dieselbe nicht im Einklange mit den Bestimmungen des V. W. Ü. stehen sollte. Ebenso sind die Parteien bei der Wagenbestellung schon aufmerksam zu machen, daß nach erfolgter Bereitstellung eines Fremdwagens eine willkürliche Aenderung der Bestimmungsstation unzulässig ist und die Tragung der Umladekosten und die Ersetzung der sonst erwachsenden Gebühren zur Folge haben würde. Der mit der Zuweisung der fremden Wagen an die Parteien betraute Bedienstete erhält vom Stationsvorstande oder dessen Stellvertreter einen schriftlichen Ermächtigungsschein. Dieser ist nach vollzogener Beladung wieder einzuziehen und mindestens zwei Jahre aufzubewahren. G. D. E. *67304 v.* 24. VI. 93 und D. B. 5 vom Jahre 1894.

Vor der Abgabe an den Verfrachter sind die Wagen mit der Bestimmungsstation anzuschreiben. Bei Aufgabe der Wagen ist sich außerdem zu überzeugen, ob dieselben der Anschrift entsprechend beladen worden sind.

Das Anschreiben der Wagen darf nicht mit Kreide geschehen, sondern es müssen an beiden Seiten des Wagens Klebezettel angebracht werden, auf welchen mit Blaustift Abgangs- und Bestimmungsstation aufgeschrieben und der Datumsstempel aufgedruckt ist. Liegt eine Sendung in der Richtung zur Heimath nicht vor und ist eine solche auch nicht angemeldet, oder würde sich durch Erwarten einer Sendung die Rückleitung der Wagen verzögern, so sind — und zwar unbedingt und ausnahmslos — die Wagen *verfügbar* zu melden. Die Wagen dürfen jedoch im Rücklaufe hiedurch nicht aufgehalten werden, sondern sind ohne Weiteres mit den nächst abgehenden Zügen abzusenden, wenn bis zu diesem Zeitpunkte eine Verfügung nicht vorliegt. Der U. V. St. obliegt es sodann, die Wagen, wenn thunlich, einer Station zuzutheilen. Doch dürfen die Wagen hiebei nicht weiter als höchstens 200 km seitwärts oder rückwärts abgelenkt werden und tritt alsdann die neue Verladestation bei Berechnung des Verhältnisses von Hin- und Rückweg an die Stelle der ursprünglichen Entladestation. Wenn sich unterwegs Gelegenheit bietet, so dürfen leer zurückgehende Fremdwagen zum Zwecke der Beladung nach Stationen des Rückweges oder nach Stationen jenseits der Heimathbahn jederzeit aus den Zügen genommen bezw. abgelenkt werden. Doch gelten dabei selbstverständlich die allgemeinen Rückbeladungsvorschriften. Jedem *verfügten* leeren Fremdwagen ist ein Lieferschein beizugeben.

Beispiele über die Benützung fremder Wagen.

I. Bei der Station *Tutzing* sind für den nächsten Tag *bestellt:*

1 Ol zu Fourniren nach Augsburg;
1 G zu 2500 kg Butter in Kisten als Stückgut nach Dortmund B. M. über Aschaffenburg, Hanau, Gießen, Siegen;
1 S zu Spreu in Säcken nach Aachen über Aschaffenburg, Hanau, Rüdesheim, Niederlahnstein, Coblenz M.;
1 offener Wagen zu Bretter nach Heilbronn über Nördlingen.

Entladen stehen verfügbar:

1 gedeckter Köln rechtsr. über Ulm eingegangen,
1 offener Pfälzer, hochbord. 22 □m „ „ „
1 „ Württemberger „ „ „
1 Plateauwagen des E. D. B. Frankfurt a. M. 24 □m über Aschaffenburg eingegangen.

Zu benützen ist:

1 gedeckter Köln rechtsrh., zu Stückgut nach Dortmund B. M. (§ 3 Abs. 2 lit. a des W. Ü.);
1 offener Pfälzer zu Fournir nach Augsburg (über 80 km). (§ 3 Abs. 2 lit. c des W. Ü.);
1 offener Württemberger zu Bretter nach Heilbronn (§ 3 Abs. 2 lit. a des W. Ü.);
1 Plateauwagen des E. D. B. Frankfurt a. M. zu Spreu nach Aachen (§ 3 Abs. 2 lit. b des W. Ü.).

II. Bei der Bahn-Expedition Tölz stehen folgende fremde Wagen verfügbar:

1 sächs. Staatsbahn, niederbordig, über Hof eingegangen,
1 E. D. B. Berlin, gedeckt, 18 □m „ Probstzella „
1 Hess. Ludwigsb., „ 18 □m „ Aschaffenbg. „
1 Badenser, offen, hochbdg., 16 □m „ Würzburg „
2 Württemb., gedeckt, 18 u. 14 □m „ Nördlingen „

Bestellt sind für den folgenden Tag:

3 offene zu Bretter nach München C. B.;
1 G zu Kalk nach Bamberg;
1 G zu Kreide nach Kaiserslautern über Ulm, Bretten, Germersheim;
1 offener zu Bretter nach Mannheim B. B. über Ulm, Bretten.

Von den oben angeführten fremden Wagen sind zu verwenden:

1 gedeckter E. D. B. Berlin zu Kalk nach Bamberg (§ 3 Abs. 2 lit. c B. W. Ü.);
1 gedeckter Württemberger zu Kreide nach Kaiserslautern (§ 3 Abs. 2 lit. b B. W. Ü.);
1 offener Badenser zu Bretter nach Mannheim B. B. (§ 3 Abs. 2 lit. a B. W. Ü.).

Für die bestellten 3 Wagen zu Bretter nach München C. B. sind eigene Wagen zu bestellen. Die übrigen 3 fremden Wagen sind der Vertheilungsstelle als verfügbar zu melden. Werden dieselben hierauf irgend einer Station zur Rückbeladung zugewiesen, so werden sie mit Lieferschein und bezettelt dahin abgesandt. Trifft eine Verfügung nicht ein, so werden diese 3 Fremdwagen mit dem nächsten Güterzuge der Heimath ohne weitere Bezettelung zugerollt.

III. In München C. B. sind entladen:

a) 1 Wagen des E. D. B. Altona, über Gemünden eingegangen;
b) 1 „ der sächs. Staatsbahn, über Hof eingegangen.

Der Wagen ad a) kann zurückbeladen werden: nach einer Station, vor der Uebergangsstation Gemünden gelegen, — jedoch mindestens 80 km weit, und ohne Ablenkung; — nach einer Station der E. D. B. Frankfurt a. M. und Hannover, falls diese über Gemünden instradirt; nach einer solchen des E. D. B. Altona, und nach Stationen über letzteren hinaus, falls hiebei eine Strecke des Bezirkes der wirklichen Heimath berührt wird. Der Wagen ad b) kann zur Rückbeladung benützt werden: nach den sächsischen Staatseisenbahnen über Hof und Eger; nach allen preußischen Stationen, wenn der Transportweg über die sächsische Staatsbahn führt, oder auch im Binnenverkehr in der Richtung nach Hof, auf eine Entfernung von mindestens 80 km ohne Ablenkung. Nach Leipzig Thür. Bhf. darf dieser Wagen nicht benützt werden, weil diese Station über Probstzella instradirt, und hiebei die sächsische Staatsbahn nicht berührt wird.

IV. In Pfaffenhofen ist ein Wagen für Getreide nach Aachen über Aschaffenburg, Hanau, Rüdesheim, Niederlahnstein, Coblenz M. und ein Wagen für Bretter nach Heilbronn über Nördlingen bestellt. Zur Rückbeladung nach diesen Stationen geeignete Wagen stehen nicht zur Verfügung. In einem nach Ingolstadt fahrenden Güterzuge befindet sich ein leer in die Heimath rollender gedeckter Wagen des E. D. B. Frankfurt a. M., über Hanau—Aschaffenburg eingegangen, und ein offener der Württembergischen Bahn, über Nördlingen eingegangen. Beide Wagen können ohne Weiteres dem Zuge entnommen, und der Frankfurter nach Aachen, der Württemberger nach Heilbronn verwendet werden.

5. Rücksendung leerer Fremdwagen.

Ist über einen von der Station verfügbar gemeldeten leeren Fremdwagen seitens der V. St. nicht verfügt worden, so ist der Wagen ohne Begleitpapier leer in die Heimath zu senden; diese Rücksendung darf ausnahmslos nur auf demselben Wege erfolgen, auf welchem der Wagen zur Bestimmungsstation gelaufen ist, d. h. es müssen dieselben Uebergangsstationen, wie auf dem Hinwege, auch auf dem Rückwege berührt werden. Damit diese Uebergangsstationen, und so auch der Lauf des Wagens, genau zu erkennen sind, hat jede Uebergangsstation des Hinweges (von einer zur anderen Bahnverwaltung) die Wagen mit Uebergangszetteln zu versehen. Diese Zettel enthalten den Namen der Uebergangsstation, Bezeichnung der übernehmenden Bahn und das Datum des Ueberganges; dieselben sind an den Langträgern und zwar am linken Ende derselben beiderseits anzubringen, so

daß die Anreihung weiterer Uebergangszettel in der Richtung von links nach rechts erfolgen kann. Unter Uebergangsstation ist die erste Station der übernehmenden Bahn zu verstehen. Fehlen an leeren Wagen sämmtliche Uebergangszettel, so sind die Wagen stets auf dem kürzesten Wege in die Heimath zurückzuleiten; fehlt nur ein Theil derselben, so können sie auch nach der nächstgelegenen Uebergangsstation geführt werden. Dem Oberconducteur des Zuges ist sofort Mittheilung zu machen, der Wagen, wenn nöthig, aus dem Zuge zu nehmen und mit dem nächsten geeigneten Zuge in die Heimath zu befördern. Solchen Wagen müssen stets Lieferscheine mit genauer Bezeichnung des Beförderungsweges beigegeben werden.

Dasselbe Verfahren findet statt, wenn Wagen leer auf falschem Rückwege angetroffen werden, oder wenn sie auf Stationen vor der Heimathbahn zur Entladung kommen, welche auf dem Hinwege nicht berührt worden waren und nach welchen sie nicht beladen werden durften; doch soll man solche Wagen auf dem regelrechten Wege zur Heimath führen, wenn dieser auf kürzerem Wege zu erreichen ist.

6. Beschädigung von Fremdwagen.

Den Bestimmungen des V. W. Ü. liegt die Anschauung zu Grunde, daß jede Verwaltung die Wagen für die Güterbeförderungen auf ihrer eigenen Bahn zu stellen, und deshalb, gleichviel ob sie eigene oder fremde Wagen verwendet, die mit der Benutzung der Wagen verbundene Gefahr zu tragen habe. (Gds. E. zu § 26 II des V. W. Ü.)

Wenn daher ein Fremdwagen beschädigt auf die bayerische Bahn übergeht, so darf derselbe nur dann übernommen werden, wenn die Beschädigungen übereinkommengemäß auf den an beiden Langseiten angeklebten Meldezetteln deutlich und wahrheitsgetreu vorgetragen sind. Aenderungen, Zusätze ꝛc. auf den Meldezetteln sind nicht statthaft. In Anlage V zum V. W. Ü. sind die Preise für die etwa vorkommenden Reparaturen verzeichnet. Beschädigungen, deren Reparatur nach diesem Verzeichniß den Betrag von 15 Mk. nicht übersteigt, werden nur dann gemeldet, wenn ein Dritter zum Ersatz verpflichtet ist. (Gds. E. zu §§ 22, 23 V. W. Ü.) Im Uebrigen richtet sich das Verfahren bei Beschädigung von Fremdwagen nach den Bestimmungen der D. A. vom 1./IX. 1890 wie bei einheimischen Güterwagen.

Beilage I.

Uebersicht
der verschiedenen Wagengattungen der k. bayerischen Staats-Eisenbahnen.

Alte Serien-bezeichnung	Gattung der Wagen	Neue Serien-bezeichnung	Abgekürzte Bezeichnung für die regelmässig. telegraph. Meldungen
PI	**Personenwagen** I. Classe	A	
PI/II	**dto.** I. und II. Classe . .	AB	
PII	**dto.** II. Classe	B	
PII/III	**dto.** II. und III. Classe .	BC	
PIII	**dto.** III. Classe	C	
PIII	**dto.** III. Classe mit Intercommunication . .	Ci	
PII	**Lokalbahn-Personenwagen** II. Classe .	BL	
PII/III	**dto.** II. u. III. Classe	BCL	
PIII	**dto.** III. Classe . .	CL	
BP	**Postdienstwagen**	Post	
BP	**dto.** mit Personencoupé III. Cl.	PostC	
BP	**dto.** mit Gepäckkammer . .	PostP	
D	**Dienst- und Gepäckwagen** für Personen- und Schnellzüge	P	
D	**dto.** nur für Güterzüge	Pg	
J	**dto.** (älteres System) .	P	
C	**Gepäckwagen** mit Röhrenkessel (Heizwagen)	Ph	
A	**Hilfs- und Requisitenwagen**	Pr	
J	**Lokalbahn-Gepäckwagen** mit Raum für Post	PPostL	
J	**dto.** mit Coupé II. Classe	PBL	
J	**dto.**	PL	
A	**Gedeckter Güterwagen** mit 10000 kg Ladegewicht und bis einschl. 17 qm Bodenfläche	G	G
A	**dto.** für Lokalbahnen mit weniger als 10000 kg Ladegewicht . . .	GwL	G
A²	**dto.** mit mindestens 7 m Länge u. 18 bis incl. 22 qm Bodenfläche .	Gl	Gl
A²	**dto.** mit mehr als 10000 kg Ladegewicht u. 18 bis incl. 22 qm Bodenfläche	Glm	Gl

Alte Serien-bezeichnung	Gattung der Wagen	Neue Serien-bezeichnung	Abgekürzte Bezeichnung für die regelmässig. telegraph. Meldungen
A^3	**Gedeckter Güterwagen** mit mehr als 7 m Länge und mehr als 22 qm Bodenfläche	Gp	Gp
A^3	dto. mit mehr als 10000 kg Ladegewich u. mehr als 22 qm Bodenfläche	Gpm	Gp
E	**Offener Güterwagen** mit 10000 kg. Ladegewicht u. bis einschl. 7 m Länge	O	O
E^1	dto. mit weniger als 10000 kg Ladegewicht . . .	Ow	O
E	dto. mit weniger als 10000 kg Ladegewicht für Lokalbahnen	OwL	O
E	dto. mit mehr als 10000 kg Ladegewicht und bis einschl. 7 m Länge	Om	O
F, G, L	dto. mit 10000 kg Ladegewicht, bis einschl. 7 m Länge und nicht mehr als 1 m hohen Seitenwänden . . .	Od	Od
O	dto. mit 10000 kg Ladegewicht, bis einschl. 7 m Länge u. mehr als 1,50 m hohen Seitenwänden . . .	Oh	Oh
E^2	dto. mit mehr als 10000 kg Ladegewicht, mindest. 7 m Länge u. 18 bis incl. 22 qm Bodenfläche .	Olm	Ol
O^2	dto. mit 10000 kg Ladegewicht, 18 bis incl. 22 qm Bodenfläche u. mehr als 1,50 m hohen Seitenwänden	Olh	Olh
O^2	dto. mit mehr als 0000 kg Ladegew., 18 bis incl. 22 qm Bodenfläche u. mehr als 1,50 m hohen Seitenwänden . . .	Olhm	Olh
E^3	dto. mit 10000 kg Ladegewicht, mehr als 7 m Länge und mehr als 22 qm Bodenfläche	Op	Op
E^3	dto. mit mehr als 10000 kg Ladegewicht u. mehr als 22 qm Bodenfläche	Opm	Op

Alte Serienbezeichnung	Gattung der Wagen	Neue Serienbezeichnung	Abgekürzte Bezeichnung für die regelmässig. telegraph. Meldungen
O^3	**Offener Güterwagen** mit mehr als 10000 kg Ladegew., mehr als 22 qm Bodenfläche und mehr als 1,50 m hohen Seitenwänden .	Ophm	Oph
H	**Langholzwagen** mit 10000 kg Ladegewicht, bis einschl. 7 m Länge u. 17 qm Bodenfläche	H	H
H^2	**dto.** mit 10000 kg Ladegewicht, mindest. 7 m Länge u. 18 bis incl. 22 qm Bodenfläche	Hl	Hl*
H^2	**dto.** mit mehr als 10000 kg Ladegewicht und 18 bis incl. 22 qm Bodenfläche . .	Hlm	Hl*
H^3	**Plattform- und Schienenwagen** mit 10000 kg Ladegewicht, mehr als 7 m Länge u. mehr als 22 qm Bodenfläche	S	S
H^3	**dto.** mit mehr als 10000 kg Ladegew. u. mehr als 22 qm Bodenfläche	Sm	S
H^3	**dto.** mit mehr als 10000 kg Ladegewicht und mehr als 22 qm Bodenfläche u. mit hohen Holzrungen	Smy	Sy
H^3	**dto.** (3- u. 4-achsig) mit mindest. 20000 kg Ladegewicht . .	SS	SS
O	**Viehwagen, gedeckt** mit 10000 kg Ladegewicht u. bis einschl. 17 qm Bodenfläche .	V	V
K	**dto.** mit 2 u. mehr Etagen, 10000 kg Ladegewicht und bis einschl. 17 qm Bodenfläche pro Etage	Ve	Ve
K^2	**dto.** mit 3 u. 4 Etagen u. mehr als 17 qm Bodenfläche pro Etage	Vel	Ve
K^3	**dto.** mit 4 Etagen u. mehr als 22 qm Bodenfläche pro Etage	Vep	Ve
N	**Stallungswagen** mit Ständern für Luxuspferde . . .	Vf	Vf
B	**Bahndienstwagen**	X	X
B^3	**dto.** mit mehr als 7 m Länge u. 15000 kg Ladegewicht	Xpm	X

* *Diejenigen Hl und Hlm*, von denen die Drehschemel abgenommen sind, *werden in der telegraphischen* Meldung als Hlo bezeichnet.

Beilage II.

Hauptvertheilungsstelle:
München.

Wagenmeldung der Station *Wahl*

für den

6. II. 94.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tag	Serie	Vorrath	Bedarf: dringlicher	Bedarf: nicht dringl.	Vom Vorrathe dürfen verwendet werden: für dringl. Transp.	für nicht dringl. Transp.	in Summa	Verfügbar	Fehlend
6	G	*15*		*7*			—	**8**	—
	Gl								
	Gp								
	O	*3*		*6*				—	**3**
	Od	*10*		*5*				**5**	—
	Ol	*5*		*5*				—	—
	Oh								
	Olh								
	Op								
	Oph								
	H	—		*8*				—	**8**
	Hl								
	S								
	Sy								
	V								
	Ve								

Beilage III.

Untervertheilungsstelle:
München.

Wag. Serie: *G 80 % nicht drgl.*

6. III. 94. " " *off. 50 %* " "

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tag	Serie	Vorrath	Bedarf: dringlicher	Bedarf: nicht dringl.	Vom Vorrathe dürfen verwendet werden: für dringl. Transp.	für nicht dringl. Transp.	in Summa	Verfügbar	Fehlend
6	G	**15**	**7**	*4*	*7*	*3*	*10*	**5**	**1**
	Gl								
	Gp								
	O	**2**	**8**	*1*	*2*		*2*	—	**7**
	Od	—	—	*4*				—	**4**
	Ol								
	Oh								
	Olh								
	Op								
	Oph								
	H								
	Hl								
	S								
	Sy								
	V								
	Ve	*4*	—	*2*				**2**	—

Form der telegraphischen Meldung siehe Seite 270.

Beilage IV.

Hauptvertheilungsstelle: *München Central.*

Unterverheilungsstelle: *München-Ost.*

Ausgleichstelle: *Schwaben.*

Wagenmeldung der Station *Erding* für den

Wag. Serie: *G 70 % dringl.*
" " *off. 40 %* " *6. II. 94.*

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tag	Serie	Vorrath	Bedarf		Vom Vorrathe dürfen verwendet werden			Verfügbar	Fehlend
			dringlicher	nicht dringl.	für dringl. Transp.	für nicht dringl. Transp.	in Summa		
6	G	10	4	*7*	*3*	—	*3*	7	8
	Gl								
	Gp								
	O	5	—	—				5	—
	Od	4	—	*6*	—	—	—	4	6
	Ol		2	*1*				—	3
	Oh								
	Olh								
	Op								
	Oph								
	H	—	—	*2*				—	2
	Hl								
	S								
	Sy								
	V								
	Ve	*1*	—					1	—

Beilage V.

Wag. Serie: *G 90 % dringlich.*
" " *H 40 % nicht drgl.* *6. III. 94.*

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tag	Serie	Vorrath	Bedarf		Vom Vorrathe dürfen verwendet werden			Verfügbar	Fehlend
			dringlicher	nicht dringl.	für dringl. Transp.	für nicht dringl. Transp.	in Summa		
6	G	5	3	*5*	*3*	—	*3*	2	5
	Gl								
	Gp								
	O	*10*		*10*				—	—
	Od								
	Ol								
	Oh	*2*		*1*				1	—
	Olh								
	Op								
	Oph								
	H	4	1	*2*	*1*	*1*	*2*	2	1
	Hl								
	S								
	Sy								
	V	—		*2*				—	2
	Ve	*3*	—	—				3	—

Form der telegraphischen Meldung siehe Seite 270.

Zu Beilage II:

Form der telegraphischen Meldung:

Verfügbar: 8 G, hievon 3 ohne, 5 mit Klappen und Bremse.
5 Od;
Fehlend: 3 O zu Bretter und Brennholz München C.-B.;
8 H, davon 4 zu Langholz nach Heilbronn über Nördlingen, 4 zu Stammholz München C.-B.

Zu Beilage III:

Form der telegraphischen Meldung:

G, 15, 7, 5, 1 verfügbar 3 ohne, 2 mit Klappen, fehlend 1 mit Klappen zu Vieh München C.-B.

O, 2, 8, 0, 7 drei zu Heu nach Frankfurt a M. Ostbhf. über Aschaffenbg., einer zu Brennholz nach Ulm, drei zu Ziegel nach München C.-B.

Od, 0, 0, 0, 4 zu Bretter München C.-B.

Verfügbar: 2 Ve, 16 Meter und einer mit Unterkasten.

Zu Beilage IV:

Form der telegraphischen Meldung:

G, 10, 4, 7, 8 verfügbar 5 ohne, 2 mit Klappen, fehlend 3 ohne Klappen zu Getreide nach Stuttgart über Ulm, 1 zu Stückgut München C.-B., 4 zu Kreide und Papier Augsburg.

O, 5, 0, 5, 0

Ol, 0, 2, 0, 3 einer zu Kohlen München C.B., 2 zu Torf nach Nürnberg C.-B. über Ingolstadt.

Od, 4, 0, 4, 6 fehlend 3 zu Bretter München C.-B., auch H verwendbar, 1 zu Maschine nach Magdeburg über Probstzella, 2 zu Ziegel nach Memmingen.

Fehlend: 2 H zu Langholz Marktbreit über Allach Berolzh.

Verfügbar: 1 Ve 15 Meter ohne Unterkasten.

Zu Beilage V:

Form der telegraphischen Meldung:

G, 5, 3, 2, 5 verfügbar 2 ohne Klappen, fehlend 2 zu Getreide Landshut, 1 zu Eisenwaaren nach Lindau über Buchloe, 2 zu Bier nach Karlsruhe über Ulm Mühlacker.

H, 4, 1, 2, 1

Verfügbar: 1 Oh ungedeckt, 3 Ve 16 Meter, einer mit Unterkasten.

Fehlend: 2 V zu Pferde nach Berlin über Probstzella, Pößneck, Bitterfeld.

Wagendecken und Wagenutensilien.

Ob Güter in offen gebauten, in gedeckt gebauten oder in offen gebauten Wagen mit Decken befördert werden, regelt sich

1. in erster Linie nach den Bestimmungen der Verkehrsordnung, nach polizeilichen Vorschriften oder nach zwingenden Gründen des Betriebes,
2. nach dem Verlangen der Zoll- oder Steuerbehörde,
3. nach der ausdrücklichen Vorschrift des Absenders im Frachtbriefe.

Falls keine der vorstehenden Bestimmungen zutreffen, werden

A. 1. Stückgüter,
 2. Güter der Allgemeinen Wagenladungsklasse,
 3. die in dem bezüglichen Verzeichnisse Seite 105—107 der V.-O. Heft C aufgeführten Güter der Specialtarife für Wagenladungsgüter in gedeckt gebauten Wagen befördert.

B. In offen gebauten Wagen werden befördert:
 1. Die in dem besagten Verzeichnisse der V.-O. Heft C **nicht** aufgeführten Güter der Specialtarife für Wagenladungsgüter,
 2. Gegenstände, welche in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können (diese auch bei Aufgabe als Stückgut oder Eilstückgut).

Bei Wagenladungen, welche zum Theile aus Gütern der vorstehend unter A 2 und 3, zum andern Theil aus Gütern der unter B 1 und 2 aufgeführten Art bestehen, wird die ganze Ladung als eine in gedeckt gebauten Wagen zu befördernde Sendung angesehen, wenn die Güter der letztgenannten Art nicht 20 % der Gesammtladung ausmachen. Machen dieselben aber mehr als 20 % der Gesammtladung aus, so wird die ganze Ladung als eine lediglich aus Gütern der letzteren Art bestehende angesehen und erfolgt die Verladung in offenen Wagen.

Die Ueberlassung von Decken an den Absender **auf dessen Antrag** findet seitens der Eisenbahn nur statt, soweit Decken verfügbar sind und eine Beschädigung derselben durch den zu verladenden Artikel nach dem Ermessen der Verwaltung bezw. der Versand-Abfertigungsstelle nicht zu befürchten ist.

Das Auflegen der miethweise überlassenen Decken liegt dem Absender ob, bei Verladung durch das Bahnpersonal natürlich diesem.

Wenn Güter der Specialtarife für Wagenladungsgüter (excl. der auf S. 105 – 107 der Verkehrsordnung Heft C genannten Güter) sowie Gegenstände, welche in gedeckt gebaute Wagen durch die

Seitenthüren nicht verladen werden können, bedeckt befördert werden, weil

1. nach den Bestimmungen der Verkehrsordnung oder nach polizeilichen Vorschriften die Beförderung in gedeckt gebauten Wagen oder in offen gebauten Wagen mit Decken geschehen muß, oder
2. die Zoll- oder Steuerbehörde Beförderung in gedeckt gebauten Wagen oder in offen gebauten Wagen mit Decken verlangt, oder
3. der Absender die Beförderung in gedeckt gebauten Wagen oder in offen gebauten Wagen mit Decke im Frachtbriefe ausdrücklich vorschreibt, so wird
   a) bei Beförderung in gedeckt gebauten Wagen ein Zuschlag von 10 % zu den Tarifsätzen der betreffenden Klassen,
   b) bei Beförderung in offen gebauten Wagen mit Decke die tarifmäßige Deckenmiethe erhoben.

Werden Güter der im Eingange unter A 1—3 aufgeführten Art in offen gebauten Wagen mit Decke befördert, so wird die tarifmäßige Deckenmiethe nur dann erhoben, wenn der Absender im Frachtbriefe folgenden Antrag stellt: „Ich beantrage die Stellung eines offenen Wagens mit Decke.“

Für bahnseits gestellte Decken werden folgende Gebühren berechnet: Für je angefangene 200 km der ganzen Beförderungsstrecke werden

a) für jeden 2achsigen Wagen . . . . 2 Mk.
b) für jeden 3- oder 4achsigen Wagen . . 4 Mk.

verrechnet.

Verlangt der Absender die Verwendung von mehr Decken, als nach dem Ermessen der Abfertigungsstelle der Versandstation zur ausreichenden Bedeckung erforderlich sind, so wird die Gebühr zu a für jede weitere besonders verlangte Decke erhoben.

Wird eine Wagendecke zur Erfüllung zollgesetzlicher Vorschriften von einer Unterwegs- bezw. Grenzstation abgegeben, so erfolgt die Erhebung der Deckenmiethe durch Anrechnung des Betrages an die Bestimmungsstation vom Adressaten.

Die Anrechnung des betreffenden Betrages, welcher in der direkten Karte bei der einschlägigen Position vorzumerken ist, geschieht mittelst Ausfertigung einer besonderen Karte.

Die Deckenmiethe ist bei Abgabe von Decken auf der Versandstation zu berechnen und der Betrag im Register zum Nachweis über die Verwendung von Wagendecken (Form. 1471) in der Rubrik Bemerkungen vorzutragen.

Die Verrechnung der Deckenmiethe seitens der Versandstation erfolgt durch die Frachtkarte. Zu diesem Zwecke ist die Gebühr mit der Bezeichnung „Deckenmiethe“ in die Spalte „Nebengebühren der Versandstation“ unter „Francatur“ einzusetzen. Wird die Deckenmiethe nicht bei der Aufgabe bezahlt, so ist dieselbe gleichzeitig als (provisionsfreie) Nachnahme in Ueberweisung zu stellen.

In der das Gut begleitenden Frachtkarte sind gleichfalls die Anzahl, die Nummern und Eigenthumsmerkmale der Decken sowie des Bindematerials unter der betreffenden Position zu vermerken; in Spalte „Bemerkungen“ ist einzutragen: „Mit Begleitschein Nr. . . . .“

Bei Sendungen nach Stationen außerhalb des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen ist der Begleitschein in der das Gut begleitenden Karte als besondere, an die Empfangsstation gerichtete Abfertigungsposition vorzutragen. (Anhang II zu den Allgem. Abf.-Vorschr.)

Bei denjenigen Sendungen, welche auf Unterwegsstationen umkartirt werden müssen, ist die Deckenmiethe auf der Aufgabestation thunlichst (unter Benützung des Koch'schen Stationsverzeichnisses, des Reichskursbuches oder anderer Hülfsmittel) alsbald für die ganze Beförderungsstrecke (Frachtbriefstrecke) zu berechnen und, daß dies geschehen, im Frachtbriefe und der Frachtkarte auffällig ersichtlich zu machen.

Wird in Folge nachträglicher Verfügung des Absenders eine mit Decke versehene Ladung unterwegs nach einer anderen, als der ursprünglichen Bestimmungsstation abgelenkt, so ist bei der Aenderung der Frachtberechnung auch die Berechnung der Deckenmiethe nach Maßgabe der wirklich geschehenen Beförderung richtig zu stellen und die Versand-Expedition von einer etwaigen Aenderung zu benachrichtigen.

Bei Weitersendung des Gutes ohne Umladung über die ursprüngliche Bestimmungsstation hinaus ist ohne Rücksicht auf die bereits für die zurückgelegte Beförderungsstrecke erhobene Gebühr neue Deckenmiethe zu berechnen.

Soweit es sich hierbei um Decken fremder Verwaltungen handelt, ist über die berechnete Deckenmiethe unter genauer Angabe der Kartirungsdaten und der Wagendecken nach Nummer und Eigenthumsbahn eine Nachweisung aufzustellen und mit den Monats-Rapporten an die Controlstelle zur Ausgleichung einzureichen.

In solchen Fällen ist auch in dem ursprünglichen, bei der Decke zu belassenden Begleitscheine der neue Weg der Sendung bis zum jedesmaligen Ziel einzutragen, auch die für die

neue Strecke zu erhebende Deckenmiethe in demselben nachrichtlich zu vermerken.

Für die Berechnung der Deckenmiethe ist, soferne in den einzelnen Verkehren nicht ausdrücklich anderweite Bestimmungen getroffen sind, nicht der Tarif derjenigen Bahn, welcher die beigegebenen Decken gehören, sondern der Tarif derjenigen Bahn (bezüglich des Verbandes) maßgebend, nach welchem die Sendung Abfertigung erfährt und in deren Verkehr die Decken benutzt werden.

Die Deckenmiethe ist der Eigenthümerin zu überweisen, soweit nicht in einzelnen Verbänden oder Verkehren Anderes vereinbart ist.

Die an die Expeditionen der Heimathbahn zurückgelangenden Decken-Begleitscheine, aus welchen sich die nachträgliche Erhebung von Deckenmiethe ergibt, sind an die zuständige Controlstelle einzusenden. (Kundmachung 8 — alt 14 —.)

Ueber deren Verwendung ist ein Register (Form. 1471) zu führen, in welchem der Versand und die Rückkunft genau ausgewiesen zu erscheinen hat.

Hinsichtlich der Bedeckung und bezw. Verbleiung von Wagen, welche mit zollpflichtigen Gütern beladen sind, siehe Kundmachung 11, Seite 3 und ff.

Lose Bestandtheile der Wagen, wie Rungen, Bordbretter und dergl. sind, soweit ausführbar, mit einem Eigenthumsmerkmale zu versehen und müssen, wenn die Haftung für dieselben auf die übernehmende Verwaltung übergehen soll, ausgenommen Borde, an beiden Langseiten der Wagen angeschrieben oder durch Beigabe eines zu kartirenden Begleitscheines (Form. 1468) kenntlich gemacht sein.

Den Wagen-Ausrüstungsgegenständen zu Sendungen, die via Luino oder Chiasso nach Italien abgefertigt werden, sind 2 Begleitscheine mitzugeben, welche jedoch nicht direkt nach der italienischen Bestimmungsstation, sondern nach Pino transit resp. Chiasso zu kartiren sind.

Auch feste Decken sowie Knieleder der Schaffnersitze und sonstige an den Wagen befestigte, aber ohne Hinterlassung auffälliger Spuren abtrennbare Gegenstände müssen an beiden Langseiten der Wagen verzeichnet sein, wenn die Haftung für dieselben auf die übernehmende Verwaltung übergehen soll.

Die zu den Wagen gehörigen Bestandtheile dürfen von denselben nicht getrennt werden. Findet dennoch eine Trennung durch Beschädigung oder in sonstiger Weise statt, so sind die getrennten Theile an die im Adressenverzeichnisse der Wagen-Ver-

waltungen bezeichnete Dienststelle der Heimathbahn ohne Frachtberechnung mittelst kartirten Begleitscheins zurückzusenden, in welchem die Gegenstände und deren Zustand einzeln anzugeben und der Wagen, zu welchem sie gehören, zu bezeichnen ist.

Die Gegenstände selbst sind jeder einzeln in der für Stückgut vorgeschriebenen Weise zu bezetteln, bezw. wenn dieselben eine zur Bezettelung geeignete Fläche nicht bieten, mit einer auf ein Holztäfelchen oder steifer Pappe geschriebenen und mit dem Begleitscheine gleichlautenden Adresse zu versehen; die Station, an welche die Gegenstände kartirt sind, hat dieselben ganz ebenso in Empfang zu nehmen, wie an sie gesendete sonstige Güter.

In gleicher Weise wie die Lademittel sollen auch alle auf fremde Bahnen übergehende lose Wagendecken, soweit ausführbar, mit einem Eigenthumsmerkmal versehen sein.

Lademittel, welche auf dem Rückwege keine Verwendung finden, sind spätestens innerhalb zweier Tage von der auf die Entladung des betreffenden Wagens folgenden Mitternacht ab frachtfrei bei Verwendung des für den Hinweg benutzten ursprünglichen Begleitscheines auf dem Wege, auf welchem der Wagen gekommen ist, an die Versandstation zurückzuschicken. Lademittel, welche aushilfsweise zur Benützung für eine nach der Eigenthumsbahn bestimmte Sendung den Beladungsstationen fremder Bahnen zugeschickt werden, sind ebenfalls unter den oben angegebenen Bestimmungen frachtfrei zu befördern.

Wagendecken, welche von den Wagen getrennt zur Beförderung kommen, sind zusammen zu legen und mit Bleiverschluß zu versehen; zugehörige Leinen u. s. w. sind in die Wagendecken hinein zu legen.

Das Zusammenlegen der Wagendecken hat jeweils so zu geschehen, daß deren Eigenthumsmerkmal und Nummer ersichtlich ist.

Die Beförderung der vorerwähnten Gegenstände soll mit thunlichster Beschleunigung und soweit ausführbar, eilgutmäßig jedenfalls innerhalb der ohne Rücksicht auf etwa erforderliche Umkartirung und Umladungen für jede Verwaltung zu berechnenden Lauffristen erfolgen.

Jede Decke, welche innerhalb 8 Tagen im internen Verkehr oder innerhalb 14 Tagen im Vereins- bezw. Verbandsverkehr nicht zurückgelangt ist, muß bei jener Station, nach welcher sie kartirt wurde, reklamirt werden.

Von dieser Reklamation ist, wenn sie innerhalb 8 Tagen zu einem günstigen Erfolge nicht führt, dem vorgesetzten Oberbahnamte Anzeige zu erstatten.

Jede rückkehrende Decke ist von der Aufbewahrungsstation unverzüglich nach der Rückkunft zu untersuchen, sorgfältig zu reinigen und bestens aufzubewahren, wenn thunlich aufzuhängen. Für den Abgang einer nicht ordnungsmäßig kartirten und zufolge Nichtbeachtung der Vorschriften nicht mehr ermittelten Decke bleibt die fehlige Station ersatzpflichtig.

Beschädigungen und Abgänge an Decken und Bindematerial sind nach den allgemeinen Grundsätzen zu constatiren und zu behandeln, sowie dem vorgesetzten Oberbahnamte sofort zu melden.

Bei Verwendung von bahneigenen Decken zur Bedeckung kantiger, an manchen Stellen besonders vorstehender Gegenstände, wie z. B. Eisenconstructionen, Maschinen ꝛc., ist besonders darüber zu wachen, daß beim Verladen die zum Schutze des Deckenmaterials erforderlichen Unterlagen und Bauschen in genügender Anzahl und entsprechender Beschaffenheit vorhanden sind, daß dieselben zweckmäßig angebracht und die Decken selbst derart aufgelegt und befestigt werden, daß Beschädigungen während des Transportes durch Reiben ꝛc. vermieden werden.

Bei Heutransporten ist darauf zu achten, daß die zur Verwendung kommenden Heubäume glatt sind und etwa vorhandene Aeste oder Knoten entfernt werden

Bevor Wagendecken an Private abgegeben oder in eigene Verwendung genommen werden, sind dieselben genau zu untersuchen und etwa vorhandene ältere Schäden, wie Löcher, Risse ꝛc., nach Zahl und Umfang zu constatiren und im Begleitscheine vorzumerken mit unterschriftlicher Anerkennung durch den übernehmenden Privaten bezw. durch eine zweite Persönlichkeit als Zeugen.

Diese Vormerkungen sind bei Rückkunft der Decken in Betracht zu ziehen, Beschädigungen darüber hinaus vorschriftsgemäß unter Bezeichnung der muthmaßlichen Ursache zu melden.

Die Empfangsstationen haben sich möglichst vor Entladung der betreffenden Wagen, von der Art der Deckenverwendung und von dem Umfange allenfallsiger Beschädigungen Ueberzeugung zu verschaffen, dieselben in Gegenwart des Empfängers oder dessen Beauftragten und mit dessen unterschriftlicher Anerkennung festzustellen. Hinsichtlich des zur Befestigung der Decken verwendeten Bindematerials ist zu bemerken, daß die Entladestationen für richtige und vollzählige Rücklieferung der Leinen nur dann verantwortlich gemacht werden können, wenn letztere seitens der Verladestationen in den Begleitscheinen nach Anzahl und Beschaffenheit vorgetragen sind. (G. D. E. 120366/59520 v. 1. I. 91.)

Wagendecken, deren Aufbewahrungsstation auf dem Begleitscheine deutlich angegeben ist, sind stets unmittelbar an diese und nicht an die Versandstation zurückzuschicken.

Die specielle Fürsorge und Verantwortlichkeit für ordentliche Aufbewahrung und Instandhaltung der Wagendecken, welche Inventarstücke jener Station bilden, welchen sie zugewiesen sind, liegt dem Oberpacker (Packer) bezw. dem Stationsvorstande ob.

Bezüglich der bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände (§ 50B der Verkehrsordnung Heft C) ist sich wegen der Bedeckung der genannten Güter an die für jeden einzelnen Artikel gegebenen Vorschriften strenge zu halten.

Privaten gehörige Decken, Ladegeräthe und Eisbehälter.

Die von den Absendern zum Schutze der Ladung verwendeten eigenen Decken werden auf dem Hinwege und dem Rückwegr nach der Aufgabestation* unter folgenden Bedingungen frachtfrei befördert (jedoch nicht als Eilgut):

1. Die Decken müssen mit einer dauerhaften und deutlichen Bezeichnung des Namens des Eigenthümers und seines Wohnortes (Eisenbahnstation) versehen sein.
2. Der Absender hat in dem Frachtbriefe zu vermerken: „Nebst .... Stück eigenen Decken zum Schutze der Ladung."
3. Die Tragfähigkeit der Wagen darf unter Einrechnung des Gewichts der Decken nicht überschritten werden.
4. Die Decken werden auf der Bestimmungsstation dem Empfänger mit der Ladung ausgeliefert.
5. Zur Rückbeförderung der Decken an den Eigenthümer sind die Decken innerhalb dreier Monate nach Ankunft unter Vorlage des über die Ladung lautenden, von der Abfertigungsstelle abzustempelnden Frachtbriefes als Frachtgut aufzugeben. In dem Frachtbriefe zur Decke ist zu vermerken: „Frachtfrei zu befördern".
6. Für Verlust, Beschädigung oder für Versäumniß der Lieferzeit wird bei der Rückbeförderung nicht gehaftet.

Vorstehende unter 1—6 aufgeführte Bestimmungen finden sinngemäße Anwendung auf die von den Absendern gestellten Ladegeräthe, als Aufsätze, Gerüste, Theilwände, Langbäume, Schemel, Rungen, Stützen, Unterlegebalken, Steifen, Ketten, Seile, Schließkeile u. dgl.

Die bei den im § 31 der allgemeinen Tarifvorschriften (Verkehrsordnung Heft C) genannten Fleischsendungen verwendeten Lade-

* Die frachtfreie Rückbeförderung ist nur an die Aufgabestation zulässig und hat bei Beförderung nach anderen Stationen für diese Wagendecken Frachtberechnung einzutreten.

geräthe (Gerüststangen u. dgl.) werden nur dann frachtfrei befördert, wenn für die betreffende Fleischsendung die Wagenladungsfracht berechnet wird.

Die den Biersendungen in Wagenladungen von den Absendern beigegebenen Eisbehälter, sowie das beigegebene Eis werden wie die vorstehend erwähnten Gegenstände behandelt und daher frachtfrei befördert. Die Tragfähigkeit der Wagen darf unter Einrechnung des Gewichtes der Eisbehälter und des Eises nicht überschritten werden. Die Absender haben das der Frachtberechnung unterliegende Gewicht der Sendung im Frachtbriefe anzugeben; anderenfalls wird die Fracht für das gesammte Bruttogewicht der Sendung einschließlich Eisbehälter und Eis berechnet. (Verkehrsordnung Heft C § 43—45 der allgemeinen Tarifvorschriften.)

IV. Zollverhältnisse

und

Frachtbegleitpapiere für das In- und Ausland.

Wie gestalten sich die Verhältnisse der deutschen Bundesstaaten in Bezug auf Zollerhebung zu einander?

Das deutsche Reich bildet ein Zoll- und Handelsgebiet, in dem alle Zollschranken wegfallen, an dessen Grenzen aber Zölle für gemeinschaftliche Rechnung erhoben werden.*

Im Innern herrscht volle Verkehrsfreiheit mit Ausnahme der übergangssteuerpflichtigen Gegenstände, d. s. Bier, Wein, Branntwein und geschrotenes Malz.

Bei Bier bezw. Branntwein ist eine Steuerbezettelung (Uebergangsschein, Transportschein oder Branntwein-Versendungsschein) erforderlich beim Versand nach Norddeutschland, Bayern (Pfalz), Baden, Württemberg, Elsaß und im Transit durch diese Länder. Bei der Bierausfuhr ist die Beigabe einer Ausfuhranmeldung nothwendig, wenn die Rückvergütung des Malzaufschlages angestrebt wird.

Bei Wein nach Baden und Württemberg.

Bei Branntwein von Luxemburg.**

---

* Ausgeschlossen von dem Zollgebiet sind jedoch einzelne Theile von Preußen und Baden, sowie die Freibezirke von Hamburg, Bremen, Geestemünde, Bremerhaven und Brake, die sogen. Zollausschlüsse. (Das Nähere hierüber s. Abschnitt B Ziffer 16, Seite 181—189. Kundmachung 11.) Das Großherzogthum Luxemburg ist durch Vertrag zum deutschen Zollgebiet hinzugetreten.

** Die Stationen Ritschenhausen, Rentwertshausen, Probstzella, Römhild und Königsberg i. Fr. liegen bereits im norddeutschen Steuergebiete und müssen daher Sendungen von übergangssteuerpflichtigen Gegenständen nach den genannten Stationen oder über dieselben nach Norddeutschland bei direkter Kartirung mit Uebergangsschein versehen sein. Befindet sich am Aufgabsorte keine zur Ausfertigung von Uebergabsscheinen befugte Steuerstelle, so sind die betreffenden Sendungen mit Dienstkarte unter Beischluß der Verrechnungspapiere an die nächstgelegene Station mit entsprechender Steuerstelle oder an die Expeditionen Mellrichstadt (Ritschenhausen, Rentwertshausen) oder Ludwigsstadt (Probstzella) behufs Beigabe des Uebergangsscheines zu überweisen. (D. B. 49 v. J. 1885.)

Nach den Vorschriften des Malz-Aufschlaggesetzes darf die Einfuhr von geschrotetem Malz nach Bayern erst dann stattfinden, wenn vorher die vorgeschriebene Polette, welche die Stelle der Deklaration (Uebergangsschein) vertritt,

Wem obliegt die gesetzliche Regelung der Zölle?

Die Gesetzgebung ist Reichssache. Die Organe derselben sind der Bundesrath und der deutsche Reichstag. Die Bestimmungen für die Zollabfertigung, Zollerhebung, Zollcontrole, sowie die Bestrafung der Zollvergehen sind durch das Vereinszollgesetz vom 1. Juli 1869 und die hierzu vom Bundesrathe erlassenen Regulative 2c. geregelt.

Welches sind die Zollstellen, mit denen der Eisenbahn-Beamte hauptsächlich in Berührung kommt?

Hauptzollämter, Nebenzollämter I. und II. Klasse, sowie Zollexposituren. (Letztere sind Bestandtheile der Hauptzollämter, also keine selbstständigen Aemter.)

Welche Bestimmungen gelten hinsichtlich der Competenz der verschiedenen Zollstellen?

Die Competenz zur Abfertigung von Waaren mit Ladungsverzeichniß, Begleitschein I und II, sowie zur Erhebung der Zölle ist eine verschiedene und zwar sind nur die wichtigeren Aemter (fast alle Hauptzollämter) mit unbeschränkten Abfertigungsbefugnissen versehen, während die übrigen nur einzelne, meist einem geringen Zollsatze unterliegende Waaren abfertigen können.

So haben die an der Grenze gelegenen und die im Innern befindlichen Zollämter, welche mit einer Niederlage verbunden sind, sowie die an Eisenbahnstationen errichteten Steuerexpeditionen durchweg unbeschränkte Abfertigungsrechte. Die Nebenzollämter I. Klasse an der Grenze können Gegenstände, von welchen der Zoll per 100 kg nicht über 60 Mk. beträgt, oder die nach der Stückzahl zu verzollen sind, in unbeschränkter Menge einführen. Mit einem höheren Zolle belegte, oder nach dem Werthe zu verzollende Gegenstände dürfen nur dann über derartige Aemter eingeführt werden, wenn die Gefälle der auf einmal eingeführten Waaren den Betrag von 300 Mk. nicht übersteigen. Dagegen haben die Nebenzollämter I. Klasse im Innern fast alle Competenzen der Hauptzollämter. Die Abfertigung mit Ladungsverzeichniß der mit der Eisenbahn ankommenden Güter kann bei diesen Aemtern ohne Einschränkung erfolgen. Die Nebenzollämter II. Klasse sind nur zur

---

bei dem für den Bestimmungsort des Malzes zuständigen Aufschlageinnehmer erholt worden ist. Zur Vermeidung von Anständen der Zollbehörde gegenüber dürfen die Expeditionsstellen fragliche Sendungen nicht ohne die vorschriftsmäßige übergangssteuerliche Abfertigung an deren bayerischen Bestimmungsort abgehen lassen bezw. nicht an die betreffenden Empfänger abgeben. D. B. 7 v. J. 1889.

Abfertigung von Waaren befugt, für welche der Zoll pro 100 kg nicht mehr als 30 Mk. beträgt, sowie von solchen, welche nach der Stückzahl oder nach dem Werthe verzollt den Zollbetrag von 75 Mk. für die ganze Waarenladung nicht übersteigen. Die Einfuhr der mit höherem Zolle belegten Gegenstände ist nur in Mengen von höchstens 25 kg zulässig; Vieh kann, vorausgesetzt, daß die Grenze nicht gesetzlich gesperrt ist, wie dies bei Seuchen rc. vorkommt, in beliebiger Menge eingeführt werden. Außerdem sind dieselben zur Abfertigung der mit der Post eingehenden Gegenstände ohne Einschränkung befugt. Innerhalb der vorstehend bezeichneten Befugnisse können Nebenzollämter I. und II. Klasse Waaren, welche mit Berührung des Auslandes aus einem Theile des Vereinsgebietes in den andern versandt werden, bei dem Aus- und Wiedereingange abfertigen

Insoweit das Bedürfniß des Verkehrs es erfordert, werden einzelne Nebenzollämter von der obersten Landesfinanzbehörde mit erweiterter Abfertigungsbefugniß, auch mit der Ermächtigung zur Ausstellung und Erledigung von Begleitscheinen I versehen.

Da die Grenze durch die Beziehungen der beiderseitigen Einwohner zu einander dem Schmuggelhandel besonders zugänglich ist, so steht diese, sowie der Grenzbezirk unter einer steten besonderen Controle ambulanter Zollbeamten. (Grenzwache.)

Die Zollgrenze (oder Zolllinie) gegen das Vereinsausland bildet die Landesgrenze. Der zunächst der Zolllinie gelegene Raum, dessen Breite nach der Oertlichkeit bestimmt wird, bildet den Grenzbezirk, welcher von dem übrigen Vereinsgebiete durch die besonders bezeichnete Binnenlinie getrennt ist.

Die die Grenze überschreitenden Eisenbahnen, Land und Wasserstraßen heißen mit Rücksicht auf den Transport ausländischer Güter: Zollstraßen. Alle auf diesen eingehenden Waaren, einerlei ob zollfrei oder zollpflichtig, müssen einer zollamtlichen Revision unterworfen werden, wobei über die Eisenbahnen dieselbe Controle ausgeübt wird wie über jede gewöhnliche Landstraße. Ebenso hat die Eisenbahn in ihrer Eigenschaft als Transportführerin in Bezug auf die Erfüllung der Zollformalitäten dieselben Pflichten und Verantwortlichkeiten wie jeder andere Einführer ausländischer Waaren. (Vergl. Vereins-Zollgesetz v. 1. Juli 1869.)

Was versteht man unter „Niederlage unverzollter Waaren“?

Unter „Niederlage unverzollter Waaren“ versteht man die Niederlagen, welche für diejenigen vom Auslande bezogenen Waaren benützt werden, die unverzollt eingelagert und erst beim wirklichen

Verbrauch verzollt werden und größtentheils unter ausschließlichem Verschluß der Zollbehörde stehen.

Was ist unter einem „zollfreien Lager“ zu verstehen?

Unter „zollfreiem Lager“ (Freilager) ist jeder Güterboden zu verstehen, in welchem Güter aus irgend einem Grunde ein längeres Stilllager erleiden.

Was sind öffentliche Lagerhäuser?

Oeffentliche Lagerhäuser sind die von Städten, von Kaufleuten oder Unternehmern gebauten Räumlichkeiten, welche zur Lagerung von Gütern benützt werden, für deren Unterbringung die Besitzer selbst keinen Platz haben.

Welchen Zweck hat eine zollamtliche Niederlage?

Eine zollamtliche Niederlage hat den Zweck, dem Handelsstande die Gelegenheit zu geben, die vom Auslande (vielleicht günstiger Conjuncturen wegen oder in Mengen, welche erst allmählich verbraucht werden) bezogenen Waaren unverzollt einige Zeit niederlegen zu können. Es bleibt dem Handelsstande hiedurch die Möglichkeit, die Waaren unverzollt wieder nach dem Auslande zu verkaufen, sie in zugelassener Weise zu bearbeiten und so Zollbegünstigungen zu erreichen, den Zoll erst beim wirklichen Verbrauch zu bezahlen und dergleichen Vortheile mehr.

Was versteht man unter Raumverschluß und was unter Colloverschluß, und wann wird ersterer und wann letzterer abfertigungsweise gewählt und welche äußeren Merkmale tragen Eisenbahnwagen, welche Zollgüter enthalten?

a) Unter Raumverschluß (auch Wagenverschluß) versteht man diejenige Abfertigungsart, die von den Grenzzollämtern auf Antrag der Eisenbahnverwaltung dann gewählt wird, wenn es sich entweder um ganze Wagenladungen oder um größere Partien Stückgüter, Sammelladungsgüter ꝛc. handelt, deren definitive Abfertigung erst bei einem im Innern des deutschen Reiches gelegenen competenten Amte faktisch* oder im Transit durch Deutschland bei dem einschlägigen Austrittsamte an der Grenze symbolisch** erfolgen soll. In diesem Falle wird der Wagen in der Regel mit Schlössern oder Bleien verschlossen, seitens des Grenzdeklaranten auf Grund der vorliegenden Frachtbriefe ein

* Prüfung des Wageninhalts.
** Prüfung des Wagenverschlusses.

Ladungsverzeichniß übergeben, dieses sammt dem Schlüssel ꝛc. in ein zollamtlich zu verschließendes Packet (Zollpacket) gelegt, ein sogenannter Begleitzettel (Ansageschein) hiezu gefertigt und beigegeben. — Dieses Packet ist mit unverletztem Verschlusse der adressirten Zollstelle zu übergeben; während des Transports darf dasselbe behufs Entnahme des Schlüssels nur dann und zwar nur in Gegenwart von Zeugen (wenn thunlich, Ortsvorsteher, Aufschlagseinnehmer oder sonstige amtliche Persönlichkeiten) geöffnet werden, wenn Gefahr für das Gut, z. B. durch Brand, Selbstentzündung, starke Leckage ꝛc. besteht. In diesem Falle ist nach Behebung des Anstandes der Schlüssel und die sonstigen Beilagen wieder zu verschließen, kurzes Protokoll zu errichten, dieses beizulegen und dem k. Oberbahnamte Bericht zu erstatten.

b) Colloverschluß wird dann angelegt, wenn die oben detaillirten Voraussetzungen hinsichtlich der Art und Menge der Güter nicht zutreffen und es sich vielmehr um Einzelsendungen handelt; in diesem Falle wird ein Begleitschein I gefertigt, das Gut amtlich verwogen und in der Regel mit Bleien verschlossen. Güter, deren Austausch (z B. Kaffee, Reis, trocknen Südfrüchten ꝛc.) nicht möglich ist, werden größtentheils ohne Verschluß abgelassen.

Abgesehen von dem zollamtlichen Verschlußmateriale, z. B. Schlösser, Bleie ꝛc, tragen die Zollverschlußwagen an den Plakattafeln noch grüne mit dem Vordruck „Zollverschluß“ versehene Zettel.

Anmerkung: Wird die Umladung eines unter Zoll- oder Steuerverschluß stehenden Wagens erforderlich, so ist dem Oberbahnamt telegraphisch Anzeige zu erstatten; auch die Requisition des Zollamts hat nöthigenfalls auf telegraphischem Wege zu erfolgen. Muß zur Rettung des Inhalts ein unter Zoll- oder Steuerverschluß stehender Wagen ausnahmsweise bahnseitig geöffnet werden, ohne daß das Eintreffen eines Zollbeamten abgewartet werden kann, so ist der Vorgang unter Zuziehung von zwei Zeugen genau festzustellen; dem nächsten Zollamte, sowie dem Oberbahnamte ist von einem solchen Vorfalle auf kürzestem Wege Anzeige zu erstatten. (Siehe § 42 Z. 13/IV der Allgem. Abf.-Vorschr.)

Welche Arten von Begleitscheinen kommen bei Abfertigung zoll- und steuerpflichtiger Güter in Betracht?

Zwei Arten: Begleitschein I und Begleitschein II.

Welchen Zweck hat der Begleitschein I?

Den richtigen Eingang der über die Grenze eingeführten Waaren am inländischen Bestimmungsorte oder die Wiederausfuhr solcher Waaren zu sichern

Welches ist der Zweck des Begleitscheins II?

Die Erhebung des durch specielle Revision ermittelten Zollbetrages einem anderen Amte zu überweisen.*

Wann können außerdem Waaren mit Begleitschein I abgefertigt werden?

Auf Antrag der Betheiligten können auch solche Waaren mit Begleitschein I abgefertigt werden, welche nach der Deklaration zollfrei sind.

Wann werden Begleitscheine II ausgestellt?

Begleitscheine II werden nur dann ausgestellt, wenn der Eingangszoll von den Waaren, für welche der Begleitschein begehrt wird, 15 Mk. oder mehr beträgt.

Was ist zur Ausfertigung eines Begleitscheins I erforderlich?

Zur Ertheilung eines Begleitscheines I bedarf es einer schriftlichen, von dem Extrahenten zu übergebenden Anmeldung.**

Was ist diesen Anmeldungen zu Grunde zu legen?

Zu diesen Anmeldungen dienen:

a) Bei unmittelbar vom Auslande eingegangenen Waaren — Deklarationen oder Auszüge aus Deklarationen.

b) Bei Versendungen von Niederlagen — Abmeldungen (Niederlage-Regulativ).

c) Bei der Weitersendung der mit Begleitschein I angekommenen Waaren — Begleitschein-Auszüge.

Welche Angaben muß der Begleitschein I enthalten?

Der Begleitschein I muß folgende Angaben enthalten:***

1. Namen, Geschäft oder Firma und Wohnort des Begleitschein-Extrahenten und der Waaren-Empfänger.

---

* Der Begleitschein II bildet eine Zahlungsanweisung, Check 2c., und ist es deshalb nicht nothwendig, daß der Begleitschein II dahin zur Ablage und Erledigung zu kommen hat, wohin die Frachtbriefadresse lautet, vielmehr kann z. B. das Gut nach Augsburg bestimmt sein, während der Begleitschein II in Köln gestellt wird. Die Extrahirung solcher Begleitscheine II geschieht entweder bahnseits oder durch die Partheien, von welch' letzteren gegebenen Falls verlangt werden kann, daß sie den berechneten Zollbetrag insolange deponiren, bis der Nachweis über die erfolgte Einzahlung geliefert wird.

** Das Empfangsamt eines Begleitscheins kann nur eine im Innern des deutschen Reichs oder an der Grenze gelegene, von deutschen Beamten verwaltete Zollbehörde sein und ist es selbstredend unzulässig, als Erledigungsamt einen im Auslande gelegenen Ort zu bezeichnen.

*** Die Angaben ad 1 und 2 sind durch den **Begleitscheinextrahenten**, *jene ad 3—5* durch die Zollbehörde zu machen.

2. Zahl der Colli, deren Verpackungsart, Zeichen und Nummern, sowie die Menge und Gattung der Waaren nach Maßgabe der Deklarationen oder des Revisionsbefundes.
3. Art des angelegten amtlichen Verschlusses oder der etwa sonst angewendeten Maßregeln zur Sicherstellung der Identität der Waaren.
4. Namen des Ausfertigungs- und Empfangsamtes, Tag der Ausstellung des Begleitscheins, Nummer, unter welcher derselbe im Begleitschein-Ausfertigungs-Register eingetragen ist.
5. Frist zur Vorlage des Begleitscheins bei dem Empfangsamt, sowie Herkunft der Waaren eventuell Zeitdauer der Lagerung in Niederlagen.

Von der unter 4 vorgeschriebenen Bezeichnung eines bestimmten Empfangsamtes kann bei den zur Ausfuhr abgefertigten Postgütern abgesehen werden. (Vergl. § 9 des Begleitschein-Regulativs.)

Was hat vor der Ausfertigung eines Begleitscheins II zu geschehen?

Der Ausfertigung eines Begleitscheines II hat stets eine specielle Waarenrevision und Berechnung des zu überweisenden Zollbetrages, welcher in den betreffenden Spalten der Anmeldung anzugeben ist, vorauszugehen. (Vergl. § 21 Ziffer a des genannten Regulativs.)

Wie erfolgt die Erledigung der Begleitscheine I?

Der Waarenführer hat die mit Begleitschein I abgefertigten Waaren unverändert ihrer Bestimmung zuzuführen und dem Amte, von welchem die Schlußabfertigung zu bewirken ist. unter Vorlegung des Begleitscheins zu gestellen, auch bis dahin den etwa angelegten amtlichen Verschluß zu erhalten.

Wenn an einem Transport nacheinander verschiedene Waarenführer betheiligt sind, so geht die angegebene Verpflichtung zur Vorführung der Waaren und Vorlegung des Begleitscheins auf den letzten Waarenführer über.

Der Amtsvorstand ist befugt, bei Waaren, welche von dem Begleitschein-Ausfertigungsamt nach vorgängiger specieller Revision ohne Verschluß abgelassen worden und zur Eingangsverzollung bestimmt sind, von der Vorführung und Revision der Ladung abzusehen. (Vergl. § 31 des Begleitschein-Regulativs.)

Wie erfolgt die Erledigung der Begleitscheine II?

Die Begleitscheine II sind nach ihrer Uebergabe in das Begleitschein-Empfangsregister einzutragen. Der Gestellung der mit Begleitschein II abgefertigten Waaren bedarf es nur dann, wenn dieselbe ausdrücklich in dem Begleitschein vorgeschrieben ist. Der überwiesene Zollbetrag ist dem Begleitschein-Empfangsamte unter

Vorlage des Begleitscheins, innerhalb der in letzterem vorgeschriebenen Frist durch den Waarenführer oder den Waarenempfänger einzubezahlen. Die Annahme des Begleitscheins ohne Zahlung des Zollbetrages ist dem Empfangsamte nicht gestattet. Die Hinausgabe des Gutes an den Empfänger kann erst erfolgen, wenn die Bezahlung des Zolles durch Vorlage der Quittung nachgewiesen ist oder genügende Sicherheit besteht, daß dieß geschieht.

Was hat zu geschehen, wenn ein Begleitschein I zu Verlust geht?

Wenn ein Begleitschein verloren gehen sollte, so hat der Vorstand des Hauptamtes, welches den Begleitschein ausgefertigt hat, beziehungsweise in dessen Bezirk das Ausfertigungsamt liegt, wenn sich kein Bedenken ergibt, auf Grund der Anmeldung an Stelle des abhanden gekommenen Exemplares ein zweites mit „Duplikat“ zu bezeichnendes Exemplar des Begleitscheins ausfertigen zu lassen. Die erfolgte Ausfertigung eines Duplikats ist im Begleitschein-Ausfertigungsregister zu vermerken. (Vergl. § 20 des Begleitschein-Regulativs.)

Was hat zu geschehen, wenn die Fortsetzung eines Transportes durch unvorhergesehene Ereignisse verhindert wird?

Sollten Naturereignisse oder Unglücksfälle den Waarenführer verhindern, seine Reise fortzusetzen und den Bestimmungsort in dem durch den Begleitschein festgesetzten Zeitraum zu erreichen, so ist er verpflichtet, dem nächsten Zoll- oder Steueramte davon Anzeige zu machen. Kann der Transport nach dem Bestimmungsort nach Beseitigung der Ursache der Unterbrechung fortgesetzt werden, so ist die Veranlassung des Aufenthalts seitens des Amtes, bei welchem die Anzeige erfolgte, in dem Begleitschein amtlich zu bezeugen und nöthigenfalls die Transportfrist zu verlängern. Wird eine Umladung mit Aenderung des Verschlusses nöthig, so ist die Umladung nach erfolgter Prüfung und Abnahme des vorhandenen Verschlusses unter Vergleichung der einzelnen Colli nach Zeichen, Nummern und Verpackungsart mit den im Begleitschein enthaltenen Angaben, amtlich zu controliren, die Ladung wieder unter Verschluß zu setzen, auch, was geschehen, in dem Begleitschein anzumerken. Von der etwa stattgehabten Aenderung der Transportfrist ist dem Ausfertigungsamte Nachricht zu geben. (Vergl. § 28 des Regulativs und § 42 der allgem. Abf.-Vorschr.)

Welche Begleitpapiere müssen den Frachtsendungen ins Ausland beigegeben werden?

Nach Maßgabe des Gesetzes betreffend die Statistik des Waarenverkehrs des deutschen Zollgebietes mit dem Auslande vom Jahre

1879 muß jeder Sendung, welche über die Grenzen des deutschen Zollgebietes ein-, aus- oder durchgeführt wird, ein statistischer Anmeldeschein beigegeben werden, welcher mit den nöthigen Marken zu versehen ist. Die Beigabe und Ausfertigung des Anmeldescheines obliegt dem Versender. Ueberläßt er diese der Eisenbahn, so hat er für die Ausfertigung die festgesetzte Gebühr zu entrichten. Bei der Ausstellung der Anmeldescheine sind die Vorschriften des Gesetzes vom 20. Juli 1879 V. u. A. Bl. Nr. 109 v. J. 1879 und der Vollzugsvorschriften hiezu v. J. 1889 (V. u. A. Bl. Nr. 2) genauestens zu beachten.

Die hauptsächlichsten Punkte sollen nachstehend kurz zusammengefaßt werden.

1. Für die Anmeldung von Waaren
   zur Einfuhr in das Zollgebiet sind weiße,
   zur Ausfuhr aus demselben grüne Formulare
zu verwenden.

Nur für die unter Ziffer 7 bezeichneten Waaren, welche auf Grund direkter Begleitpapiere

a) durch das Zollgebiet durchgeführt oder
b) aus demselben durch das Ausland nach dem Zollgebiet befördert werden, sind anders gefärbte Formulare zu gebrauchen und zwar
   gelbe für die vorstehend zu a,
   rothe für die zu b bezeichneten Waaren.

2. Als Land der Herkunft der Waaren ist dasjenige Land, aus dessen Gebiet die Versendung erfolgt ist, und als Land der Bestimmung der Waaren dasjenige Land, wohin die Versendung gerichtet ist, anzugeben. Die Länder, durch welche die Waaren auf dem Transport unmittelbar durchgeführt oder in welchen die Waaren auf dem Transport lediglich umgeladen oder umspedirt werden, bleiben bei der Angabe der Herkunft und Bestimmung der Waaren außer Betracht. Hienach ist bei Handelswaaren in der Regel als Land der Herkunft das Land, aus dessen Eigenhandel die versendete Waare herstammt (die Provenienz), als Land der Bestimmung das Land, in dessen Eigenhandel die Waare übergeht, anzusehen. Z. B.: Bei chinesischem Thee ist als Herkunftsland nie China zu bezeichnen, sondern das Land, welches den Export in Händen hat, bezw. welches denselben importirt, meistens im gegebenen Falle Holland oder England. Die Bezeichnung der Länder erfolgt durch Angabe der betreffenden Staaten (Zollgebiete); an deren Stelle können, falls ihrer Lage nach allgemein bekannte größere Handelsplätze in Frage stehen, diese angegeben werden, z. B. Bremen, Hamburg, Belgien, Schweden, Schweiz, Vereinigte Staaten von Amerika oder Antwerpen, Stockholm, Basel, New-

Orleans u. s w. Deutsche Zollausschlüsse sind stets speciell zu benennen

3. Die Gattung der Waaren ist nach ihrer speciellen Benennung und Beschaffenheit anzugeben. Collectivbezeichnungen sind nur insoweit zulässig, als das statistische Waarenverzeichniß sie aufführt. Kann die Angabe nicht nach diesem Waarenverzeichniß erfolgen, so ist, zur Vermeidung nachträglicher Vervollständigungen thunlichste Specialisirung erforderlich, wie z. B. bei Eisen: ob Roheisen, Brucheisen, schlackenfreies oder schlackenhaltiges Luppeneisen, schmiedbares Eisen, Radkranzeisen, Eck- und Winkeleisen oder dergl.; bei Farbholz: ob Blau-, Gelb-, Rothholz; bei Häuten und Fellen: ob rohe oder gesalzene oder trockene Rindshäute, rohe Kalbsfelle, rohe behaarte Schaf-, Lamm- und Ziegenfelle, enthaarte Schaffelle. rohe Hasenfelle, rohe Seehundfelle, rohe Roßhäute oder dergl.; bei Kleidern, Leibwäsche, Zeugwaaren, Posamentierwaaren, Strumpfwaaren, Spitzen und Stickereien: die Art des Rohstoffs; bei Garnen: ebenfalls die Art des Rohstoffs und ferner bei Baumwollengarn: ob roh, gebleicht oder gefärbt, wie viel drähtig und die Nummer englisch, bei Leinengarn: ob gefärbt, bedruckt oder gebleicht und die Nummer englisch 2c. 2c.; bei Tabak: ob Rohtabak, Tabakstengel, Rauch-, Schnupf- oder Kautabak oder dergl. u. s. w.

Ungenügende und deshalb unzulässige Waarenbezeichnungen sind z. B.: Abfälle, Apothekerwaaren, Chemikalien, Droguen, Effekten, Ellenwaaren, Farbwaaren, Federn, Fettwaaren, Früchte, Futterstoffe, Garn, Getreide, Getränke, Gewürze, Haare, Handschuhe, Hüte, Heizungsmaterialien, Kaufmannsgüter, Kolonialwaaren, Konsumtibilien (Eßwaaren, Viktualien), Kurzwaaren (Galanteriewaaren, Mercerie, Quincaillerie), Manufacturwaaren, Materialwaaren, Medicamente, Metalle, Metallwaaren, Möbel, Oel, Sämereien, Säuren, Salze, Schnittwaaren, Spielwaaren, Spinnstoffe, Stückgüter, Uhren, Utensilien, Vieh, Weißwaaren.

4. Die Menge der Waaren ist in der Regel nach dem Gewicht (in Kilogramm) anzugeben. Bei verpackten Waaren hat die Gewichtsangabe das Nettogewicht jeder einzelnen Waarengattung zu enthalten, doch genügt für Colli, welche nur eine Waarengattung enthalten, das Bruttogewicht unter Angabe der Verpackungsart. Bei Flüssigkeiten, mit Ausnahme von Syrup, wird die unmittelbare Umschließung zum Nettogewicht gerechnet.

Die Angabe der Stückzahl ist erforderlich bei Eisenbahnfahrzeugen, für welche auch stets der Werth anzugeben ist, bei anderen Wagen und Schlitten mit Leder- oder Polsterarbeit, sowie bei Vieh. Bei Holz in Balken oder Blöcken kann entweder das Gewicht oder der Rauminhalt nach Festmetern angegeben werden.

Bei Heringen ist die Menge nach der Zahl der Fässer, bei Strohhüten nach der Stückzahl anzuführen.

5. Von den angemeldeten Waaren, mit Ausnahme der zu Ziffer 7, bezeichneten ist eine statistische Gebühr nach folgenden Sätzen zu entrichten:

1. bei ganz oder theilweise verpackten Waaren für je 500 kg 5 Pf.
2. bei unverpackten für je 1000 kg . . . . . . 5 „
3. bei Kohlen, Koaks, Torf, Holz, Getreide, Kartoffeln, Erzen, Steinen, Salz, Roheisen, Cement, Düngungsmitteln und Rohstoffen für Spinnereien in Wagenladungen, Schiffen oder Flößen, verpackt oder unverpackt, für je 10000 kg . . . . 10 „
4. bei Pferden, Maulthieren, Eseln, Rindvieh, Schweinen, Schafen und Ziegen für je 5 Stück . . . . . 5 „

Für Bruchtheile der Mengeneinheiten kommt die volle Gebühr in Anrechnung.

6. Die Anmeldescheine müssen bei der Uebergabe an die Anmeldestelle mit den erforderlichen Stempelmarken versehen sein. Letztere sind in dem gesetzlichen Betrage an der im Vordruck bezeichneten Stelle aufzukleben.*

7. Von der statistischen Gebühr befreit sind (außer den Postsendungen und denjenigen Waaren, welche unter Zollcontrole versendet — auf Niederlagen für unverzollte Gegenstände gebracht —, nach Entrichtung des Eingangszolls in den freien Verkehr gesetzt — oder zum Zweck der Zurückvergütung oder des Erlasses der Abgaben unter amtlicher Controle ausgeführt werden) die Waaren, welche auf Grund direkter Begleitpapiere im freien Verkehr

a) durch das deutsche Zollgebiet durchgeführt, oder
b) aus demselben durch das Ausland nach dem Zollgebiet befördert werden.

* Die öffentlichen Transportanstalten und diejenigen Personen, welche Güter gewerbsmäßig befördern, sind verpflichtet, bei der Entgegennahme der Anmeldescheine von den Absendern solche zum Nachweis der erfolgten Prüfung zu unterschreiben oder mit dem Expeditionsstempel zu versehen. Bei dieser Prüfung ist der Inhalt der Anmeldescheine mit demjenigen der Frachtbriefe zu vergleichen; außerdem hat dieselbe sich darauf zu erstrecken, ob der Anmeldeschein in formeller Hinsicht den ertheilten Vorschriften entspricht. Den öffentlichen Transportanstalten ist gestattet, die Stempelmarken auf den statistischen Anmeldescheinen außer mit der Bezeichnung der Expeditionsstelle mittelst Feder oder Stempel auch mit der Angabe des Datums in Zahlen und des Namens des expedirenden Beamten in möglichst kleiner Schrift zu versehen, und zwar in der Art, daß die eine Hälfte der Stempelmarke zur amtlichen Entwerthung frei bleibt. (§§ 21 u. 30 der Vollzugsvorschriften.)

Eine Durchfuhr, bezw. Beförderung auf Grund direkter Begleitpapiere im freien Verkehre wird angenommen, wenn Waaren zu a beim Eingang in den freien Verkehr des Zollgebietes zur Wiederausfuhr angemeldet (gelbes Formular), und dabei ihren Transport betreffende Frachtpapiere vorgelegt werden, die auf einen außerhalb des Zollgebiets liegenden Bestimmungsort lauten; zu b beim Ausgang aus dem freien Verkehr zur Wiedereinfuhr angemeldet (rothes Formular) und dabei ihren Transport betreffende Frachtpapiere vorgelegt werden, die auf einen innerhalb des Zollgebietes liegenden Bestimmungsort lauten.

8. Am Schluß der Eintragungen ist der Anmeldeschein mit Ort und Datum der Ausstellung und der Unterschrift des Ausstellers zu versehen.*

9. Bei der Ausfüllung der Formulare zu den Anmeldescheinen dienen die Mustereinträge (vergl. V.-Bl. Nr. 2 von 1889) als Anhalt.

Die nach § 1 Nr. 1 des Gesetzes der Anmeldepflicht nicht unterliegenden Gegenstände sind:

Kleidungsstücke und Wäsche, gebrauchte, welche nicht zum Verkauf eingehen; gebrauchte Hausgeräthe und Effekten, gebrauchte Fabrikgeräthschaften und gebrauchtes Handwerkzeug von Anziehenden zur eigenen Benutzung; auch auf besondere Erlaubniß neue Kleidungsstücke, Wäsche und Effekten, insofern sie Ausstattungsgegenstände von Ausländern sind, welche sich aus Veranlassung ihrer Verheirathung im Lande niederlassen. Gebrauchte Hausgeräthe und Effekten, welche erweislich als Erbschaftsgut eingehen; auf besondere Erlaubniß. Reisegeräth, Kleidungsstücke, Wäsche und dergleichen, welche Reisende, Fuhrleute und Schiffer zu ihrem eigenen Gebrauche, auch Handwerkszeug, welches reisende Handwerker, sowie Geräthe und Instrumente, welche reisende Künstler

* Gemäß § 7 Abs. 4 der Ausführungsbestimmungen zum Gesetz betr. die Statistik des Waarenverkehres des deutschen Zollgebietes mit dem Auslande (V. u. A.-Bl. Nr. 2 v. J. 1889) ist in allen Fällen der Ausfuhr von Waaren in das Zollausland, in welchen der Absender ein Spediteur ist, seitens des letzteren dem von ihm abzugebenden grünen Ausfuhr-Anmeldescheine eine von seinem Auftraggeber unterschriebene Erklärung anzufügen, aus welcher die Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben im Anmeldescheine festgestellt werden kann. Wegen der näheren Erfordernisse einer solchen Erklärung wird auf die beiden Schlußsätze des in Rede stehenden § 7 Abs. 4 Bezug genommen und zugleich darauf aufmerksam gemacht, daß die Angaben in den Ausfuhr-Anmeldescheinen der Spediteure mit den denselben beizufügenden Erklärungen ihrer Auftraggeber vollständig übereinstimmen müssen. Gemäß § 21 a. a. O. sind die Eisenbahnen verpflichtet, bei der Entgegennahme der Anmeldescheine von den Absendern jene zum Nachweise der erfolgten Prüfung zu unterschreiben oder mit dem Expeditionsstempel zu versehen. (D. V. 128 I v. J. 1889.)

zur Ausübung ihres Berufs mit sich führen, sowie andere Gegenstände der bezeichneten Art, welche den genannten Personen vorausgehen oder nachfolgen; Verzehrungsgegenstände zum Reisegebrauche.
Wagen einschließlich der Eisenbahnfahrzeuge, welche bei dem Eingange über die Grenze zum Personen- und Waarentransporte dienen und nur aus dieser Veranlassung eingehen; auch leer zurückkommende Eisenbahnfahrzeuge inländischer Eisenbahn-Verwaltungen, sowie die bereits in den Fahrdienst eingestellten Eisenbahnfahrzeuge ausländischer Eisenbahn-Verwaltungen. Wagen der Reisenden auf besondere Erlaubniß auch in dem Falle, wenn sie zur Zeit der Einfuhr nicht als Transportmittel ihrer Besitzer dienten, sofern sie nur erweislich schon seither im Gebrauche derselben sich befunden haben und zu deren weiterem Gebrauche bestimmt sind.

Pferde und andere Thiere, wenn aus ihrem Gebrauch beim Eingang überzeugend hervorgeht, daß sie als Zug- oder Lastthiere, zur Bespannung eines Reise- oder Frachtwagens gehören, zum Waarentragen oder zur Beförderung von Reisenden dienen.

Fässer, Säcke u. s. w., leere, welche entweder zum Behufe des Einkaufs von Oel, Getreide und dergl. vom Auslande mit der Bestimmung des Wiederausganges eingebracht werden, oder welche, nachdem Oel u. s. w. darin ausgeführt worden, aus dem Auslande zurückkommen, in beiden Fällen unter Festhaltung der Identität und, nach Befinden, Sicherstellung der Eingangsabgabe.

Bei gebrauchten leeren Säcken, Fässern u. s. w. wird jedoch von einer Controle der Identität abgesehen, sobald kein Zweifel dagegen besteht, daß dieselben als Emballage für ausgeführtes Getreide u. s. w. gedient haben, oder als solche zur Ausfuhr von Getreide u. s. w. zu dienen bestimmt sind.

Musterkarten oder Muster in Abschnitten oder Proben, welche nur zum Gebrauche als solche geeignet sind.

Kunstsachen, welche zu Kunstausstellungen oder für landesherrliche oder sonstige öffentliche Kunstinstitute und Sammlungen, auch andere Gegenstände, welche für Bibliotheken und andere wissenschaftliche Sammlungen öffentlicher Anstalten, imgleichen Naturalien, welche für wissenschaftliche Sammlungen eingehen.

Alterthümliche Gegenstände (Antiken, Antiquitäten), wenn ihre Beschaffenheit darüber keinen Zweifel läßt, daß ihr Werth hauptsächlich nur in ihrem Alter liegt und sie sich zu keinem anderen Zwecke und Gebrauche als zu Sammlungen eignen.

Materialien, welche zum Bau, zur Reparatur oder zur Ausrüstung von Seeschiffen verwendet werden, einschließlich der gewöhnlichen Schiffsutensilien unter den vom Bundesrath zu erlassenden näheren Bestimmungen.

Die vorstehend genannten Gegenstände sind auch bei der Ausfuhr, wenn die oben bezeichneten Voraussetzungen in entsprechender Weise zutreffen, von der Anmeldepflicht befreit.

Von der Anmeldepflicht sind ferner befreit:

Sendungen zollfreier Waaren im Gewichte von 250 Gramm oder weniger; See- und Flußschiffe mit Einschluß der darauf befindlichen Inventarstücke; Postsendungen nach den Zollausschlüssen des deutschen Reiches; Durchfuhren mit der Post und Postsendungen aus dem deutschen Zollgebiete durch das Ausland nach dem Zollgebiet.

Zu den mit dem deutschen Reiche zollvereinten Staaten bezw. Gebietstheilen gehören das Großherzogthum Luxemburg und die zur Grafschaft Tyrol in Oesterreich gehörige, der Zollverwaltung des Königreichs Bayern unterstellte Gemeinde Jungholz.

Das Gebiet der Freien Stadt Hamburg ist seit dem 1. Oktober 1888 dem Zollvereinsgebiet einverleibt. Hamburg besitzt nur mehr einen Freihafen, welcher als Ausland noch betrachtet wird und sich zwischen dem Fahrwasser und der Stadt befindet, so daß Alles, was aus dem Freihafen in die Stadt gebracht wird, schon verzollt werden muß.*

---

* Hinsichtlich des Verkehres mit Bremen, Bremerhaven, Geestemünde und Brake sind folgende Vorschriften maßgebend:

1. In Bremerhaven und Geestemünde bestehen Freihäfen. Nach dem Gesetze vom 20. Juli 1879, betreffend die Statistik des Waaren-Verkehrs (siehe V.-Bl. 103 und 109 vom Jahre 1879) sind daher Sendungen, welche laut Frachtbrief-Vorschrift nach Bremerhaven, Freihafen-Bahnhof oder Geestemünde-Freihafen bestimmt sind, von den Versendern statistische Ausfuhr-Anmeldungen beizufügen.

2. In gleicher Weise müssen den nach Cuxhaven-Freihafen oder zum direkten Empfang in Helgoland bestimmten Sendungen statistische Ausfuhr-Anmeldungen beigefügt werden.

3. Die Freibezirke Bremen und Brake sind nicht als Zollausland, sondern als Freilager im Zollgebiete zu betrachten. Es bedürfen daher Sendungen, welche laut Frachtbrief-Vorschrift nach Bremen Freibezirk, Brake Freibezirk bestimmt sind, ebensowenig der Beigabe statistischer Ausfuhr-Anmeldungen, wie Sendungen mit der einfachen Frachtbrief-Vorschrift: Bremen, Brake, Bremerhaven, Geestemünde, Cuxhaven, Bremerhaven (Zoll-Inlandbahnhof).

4. Nach dem Zoll-Inlandbahnhofe Bremerhaven werden alle für das Zollinland bestimmten Güter gesandt, wogegen nach Bremerhaven Freihafen-Bahnhof oder Geestemünde-Freihafen nur die nach dem Auslande bestimmten und deshalb mit statistischen Ausfuhr-Anmeldungen zu versehenden Güter geleitet werden.

5. Bei den nach Bremerhaven Freihafen-Bahnhof oder Geestemünde- und Cuxhaven-Freihafen bestimmten Zuckersendungen werden die statistischen Ausfuhr-Anmeldungen durch die von der Zoll-Verwaltung ausgestellten Ausfuhr-Anmeldescheine ersetzt. Der am 1. Juni 1892 eröffnete „Bremerhaven-Zollinlandsbahnhof" hat hauptsächlich dem Lokalverkehre von Bremerhaven zu dienen. (D. B. 51 v. 9. VI. 92.)

Außer den statistischen Anmeldescheinen müssen für das Zollausland, in welches die auszuführenden Waaren eingeführt werden sollen und wo sie der fremdländischen zoll- oder steueramtlichen Behandlung unterliegen, in der Regel die zur Anmeldung und näheren Bezeichnung an der Grenze nöthigen Zoll-Deklarationen den Frachtbriefen und zwar je nach besonderer Vorschrift einfach oder in mehrfacher Ausfertigung und nach den für jedes Land besonders vorgeschriebenen Mustern von dem Versender beigegeben werden.

Obwohl die Eisenbahn-Verwaltung nach § 59, Abs. 1 der B.-O., bezw. Art. 10, Abs. 1 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr von einer Verantwortlichkeit für die aus dem Mangel der Unzulänglichkeit oder Unrichtigkeit der vom Versender beizugebenden Zoll-(Steuer-)Begleitpapiere entstehenden Strafen und Schäden befreit ist, sofern nicht der Eisenbahn-Verwaltung selbst ein Verschulden zur Last fällt, so ist es doch Pflicht der Abfertigungsstellen, namentlich auch um die Eisenbahn-Verwaltung und das Publikum vor Schaden bezw. vor Weitläufigkeiten (Zollprozessen u. s. w.) zu bewahren, genau darauf zu achten, daß die in jedem Falle erforderlichen Zollobliegenheiten in Betreff der Zahl und des Inhalts der erforderlichen Deklarationen, der Sprache, in welcher dieselben abzufassen sind u. s. w., von dem Versender durchaus genau und vorschriftsmäßig ausgeführt werden.

In der Kundmachung 11 des deutschen Eisenbahn-Verkehrs-Verbandes sind die Zoll-, Steuer- und polizeilichen Vorschriften im Verkehre nach dem Reichsauslande zusammengestellt.

Einiges hieraus, sowie aus den einschlägigen Tarifen soll nachstehend mitgetheilt werden.

1. Verkehr nach Belgien.

Die zur Beförderung nach Belgien, sei es über die Belgische Staatsbahn via Herbesthal bezw. Bleyberg, sei es über die Große Belgische Centralbahn via Maestricht—Lanaeken bezw. via Dalheim oder über die Niederländische Staatsbahn via Venlo aufgegebenen Sendungen müssen von einer Zolldeklaration nach vorgeschriebenem Formular, welches der Versender auszufüllen und zu unterschreiben hat, begleitet sein.*

---

* Für Sendungen nach den auf holländischem Gebiete gelegenen Stationen der Großen Belgischen Centralbahn: Fauquemont, Maestricht, Meersen, Simpelveld, Wylré, Baexem, Budel, Haelen, Melick-Herkenbosch, Roermonde, Vlodrop und Weert sind Zolldeklarationen nicht erforderlich. Dagegen müssen den Sendungen nach auf französischem Gebiete gelegenen Stationen dieser Verwaltung — Givet, Vireux — zwei Zolldeklarationen beigegeben werden.

Die Zolldeklarationen müssen in französischer Sprache leserlich und — besonders, was die Ziffern anbelangt — deutlich geschrieben sein. In denselben dürfen weder Verbesserungen noch Abänderungen bezw. Rasuren enthalten sein; ebensowenig ist es zulässig, daß erfolgte Eintragungen überschrieben oder durchschrieben werden.

Die Zolldeklarationen sind im Kopfe und in sämmtlichen Rubriken vollständig auszufüllen und müssen die genaue Angabe des Werthes bezw. der Menge, des Gewichtes oder Maßes enthalten, da die Verzollung lediglich nach dem Werthe bezw. der Menge, dem Gewicht oder Maße erfolgt. Es muß aus den Zolldeklarationen ferner ersichtlich sein, ob das Gut zum Verbrauch in Belgien selbst (consommation) bezw. zur Niederlage (entrepôt) bestimmt ist oder ob dasselbe Belgien nur durchlaufen soll. Auch ist in denselben das Ursprungsland der Sendungen, sowie die schließliche Bestimmung derselben anzugeben.

Die Ausfertigung der Zolldeklarationen liegt dem Versender ob. Die erfolgte Beigabe derselben wie auch das Vorhandensein sonstiger Steuerpapiere ist in den zugehörigen Frachtbriefen ausdrücklich zu vermerken.

In letzteren muß bei allen Sendungen, welche dem Adressaten in die Behausung zugestellt werden sollen (à remettre à domicil), der Inhalt der Zolldeklaration genau wiedergegeben sein.

Anmerkung: Ueber die Beigabe von Recapitulativ-Verzeichnissen zu direkten Wagen nach Belgien und Frankreich über Herbesthal und Bleyberg wurde mit D. B. 71 v. J. 1893 Folgendes bestimmt:

„Zu jedem über Herbesthal bezw. Bleyberg abzufertigenden direkten Wagen nach Belgien und Frankreich ist eisenbahnseitig ein Recapitulativ-Verzeichniß auszustellen. (Formular auf Rückseite des D. B. 71/1893.)

Hiebei ist Folgendes zu beachten:

1. Die Ausfertigung dieser Verzeichnisse, welche für die belgische Zollbehörde die Generaldeklaration für die betreffenden Wagen bilden, obliegt der Versandt- bezw. derjenigen Station, welche direkte Wagen zur Abfertigung bringt.

2. Die Ausfüllung der Recapitulativ-Verzeichnisse ergibt der Vordruck; hiefür darf ebensowenig, als für die Beigabe des Formulares eine Gebühr in Ansatz gebracht werden.

3. In den für belgische Bestimmungsorte in einfacher und für französische Adreßstationen in doppelter Ausfertigung aufzustellenden und beizugebenden Recapitulativ-Verzeichnissen ist die Abgangsstation und die Gesammtzahl der Colli, welche in den dem Recapitulativ-Verzeichnisse insgesammt anzuheftenden Zolldeklarationen aufgeführt sind, anzugeben. Das Recapitulativ-Verzeichniß ist auf der Frachtkarte vorzumerken.

4. In dem Recapitulativ-Verzeichnisse über die nach Frankreich abzufertigenden Güter ist stets die Route, welche der betreffende Wagen ab der deutsch-belgischen Uebergangsstation einzuschlagen hat, auf Grund der Instradirungs-Tabelle zu vermerken, z. B. für Hof—Amiens: Quiévrain, für Lichtenfels—Lille: Baisieux ꝛc. ꝛc.

5. Für die belgischen Entrepôt-(Niederlage-)Stationen Antwerpen, Arlon, Mons, Brügge, Brüssel, Courtrai, Gent, Löwen, Lüttich, Namur, Ostende, Termonde und Verviers ist stets je ein besonderes Recapitulativ-Verzeichniß anzufertigen.

6. Die Zolldeklarationen zu Transporten für solche Stationen, die keine Entrepôts besitzen, sind in ein besonderes Recapitulativ-Verzeichniß zusammenzufassen und letzteres auf die belgischen Eingangsstationen (wie: Welkenraedt 2c. 2c.) zu deklariren.

7. Bei Sendungen nach solchen Orten, welche in der Nähe von Entrepôts-Stationen liegen und nach diesen Entrepôts-Stationen kartirt und verladen werden, hat die Ausfertigung von Recapitulativ-Verzeichnissen — gleich den Zolldeklarationen — auf die betreffende Entrepôt-Station zu erfolgen.

8. Die Recapitulativ-Verzeichnisse sind vom Güterexpedienten zu unterzeichnen; jede unterwegs nöthige Abänderung der Vorträge in dem Recapitulativ-Verzeichnisse — wie sie durch Umladung des Gutes 2c. 2c. veranlaßt werden könnte — ist durch Unterschrift des betheiligten Stationsbeamten zu bestätigen.

9. Die benöthigten Formulare sind bei den Papierbestellungen vorzusehen.

2. Verkehr nach Bulgarien.

Sendungen nach Bulgarien müssen von einem österreichisch-ungarisch-bulgarischen Frachtbrief, welcher in lateinischen Buchstaben auszufertigen ist, begleitet sein. Außerdem müssen zwei Zolldeklarationen, wie diese durch die bestehenden Tarife vorgeschrieben sind, und ein statistischer Anmeldeschein beigegeben werden.

Wenn nach den bulgarischen Stationen im deutschen Levante-Verkehr über Hamburg seewärts die Beförderung der Güter erfolgen soll, so sind die auf Seite 309 angegebenen Papiere erforderlich. Berühren Sendungen nach Bulgarien das rumänische Gebiet, so ist der Werth der Waare und der Bestimmungsort genau anzugeben.

3. Verkehr nach Dänemark.

Im Verkehre mit Dänemark sind besondere Zoll- oder Steuer-Vorschriften nicht zu beachten.

Die Einfuhr von lebendem Hornvieh, Schafen und Ziegen aus Deutschland ist verboten, sofern nicht eine specielle Erlaubniß des Ministeriums des Innern vorliegt.

Sendungen nach Dänemark ist ein Frachtbrief beizugeben, wie solcher im Tarif mit Dänemark vorgeschrieben ist. Außerdem ist ein statistischer Anmeldeschein beizugeben. Zoll- und Steuerdeklarationen sind nicht erforderlich.

4. Verkehr nach Frankreich.

Sämmtliche über die französischen Grenzen ein- oder durchzuführenden Waarensendungen müssen von zwei in französischer

Sprache ausgefertigten, in ihren einzelnen Spalten genau und vollständig ausgefüllten Deklarationen begleitet sein. (Siehe Muster in Kundmachung 11.) Wenn das Gut bei der Beförderung jedoch außer belgischen auch noch niederländisches Gebiet berührt, so muß dasselbe von Zolldeklarationen in dreifacher gleichlautender Ausfertigung begleitet sein.

Die Deklarationen haben folgende Angaben zu enthalten:

a) Versand- und Empfangsstation;

b) Ursprungsland der Waaren (unter Ursprungsland wird dasjenige Land verstanden, in welchem die Waare geerntet wurde, wenn es sich um Landesprodukte handelt, oder in welchem dieselbe hergestellt wurde, wenn fabrizirte Waaren in Betracht kommen);

c) Adresse des Empfängers;

d) Zahl, Art, Zeichen und Nummer der Frachtstücke (die Bezeichnung „Diverse" ist unzulässig);

e) das Bruttogewicht in allen Fällen;

f) das Nettogewicht, wenn der Eingangszoll nach diesem erhoben wird, und zwar für jede Waarengattung getrennt, sobald in einem Frachtstück Waaren, welche verschiedenen Zollsätzen unterliegen, zusammen verpackt sind.

   (Nach dem Nettogewicht werden alle Waaren verzollt, welche mehr als 10 Frs. für 100 kg Eingangszoll bezahlen, mit Ausnahme der Maschinen und Maschinentheile, welche in allen Fällen nach dem Nettogewicht verzollt werden.)

   Neben den Zolldeklarationen ist jeder Sendung nach Frankreich ein internationaler französischer Frachtbrief und ein statistischer Anmeldeschein beizugeben (für den Verkehr über Belgien und über Elsaß-Lothringen bestehen je besondere Frachtbrief-Formulare, siehe jedoch auch Fußnote 2 auf Seite 184);

g) genaue Bezeichnung der Güter nach dem Wortlaut des Zolltarifs;

h) Werth der Waare, wenn der Eingangszoll nach diesem erhoben wird (der Werth der Waare berechnet sich nach dem Verkaufspreis am Ursprungsort zuzüglich Fracht und aller Nebenkosten);

i) Datum und Unterschrift des Versenders.

Bei der Durchfuhr von Waaren durch Frankreich ist außerdem *der endgültige* Bestimmungsort anzugeben.

Jedem über Herbesthal bezw. Bleyberg abzufertigenden direkten Wagen nach Frankreich ist eisenbahnseitig ein Recapitulativ-Verzeichniß und zwar in doppelter Ausfertigung beizugeben. In demselben ist stets die Route, welche der betreffende Wagen einzuschlagen hat, z B. Paris via Erquelines, Lille via Mouscron u. s. w. zu vermerken. Im Uebrigen wird hinsichtlich des Formulars ꝛc. auf die einschlägigen Bestimmungen für den Verkehr nach Belgien verwiesen.

5. Verkehr nach Großbritannien und Irland.

Jede Sendung nach Großbritannien und Irland über Belgien muß von zwei gleichlautenden Inhalts-Deklarationen in französischer Sprache begleitet sein, in denen der Inhalt u. s. w. ganz in derselben Weise zu vermerken ist, wie solches für Sendungen nach Belgien vorgeschrieben ist. Außerdem ist ein statistischer Anmeldeschein und ein Frachtbrief, wie solcher im englischen Verkehre vorgeschrieben ist, beizugeben.

6. Verkehr mit Italien.

Alle Gütersendungen nach Italien müssen von einem internationalen italienischen Frachtbrief, von einem statistischen Anmeldeschein und von drei Zolldeklarationen nach dem vorgeschriebenen Formular begleitet sein; letztere müssen genau unter sich übereinstimmen und in der Sprache des Landes, wo das Gut abgesendet wird, abgefaßt sein; jedenfalls sind nur die deutsche, italienische und französische Sprache zugelassen. Eine dieser Erklärungen ist für die österreichische oder schweizerische Transitverwaltung bestimmt. Bei Sendungen nach Italien durch die Schweiz muß das für die Schweiz bestimmte Deklarations-Formular dem von der schweizerischen Zollverwaltung vorgeschriebenen schwefelgelben und von dieser abgestempelten Muster entsprechen (vgl. Vorschriften für die Schweiz).

Die zur zoll- und steueramtlichen Behandlung beigefügten Begleitpapiere sind vom Versender auch im Frachtbriefe zu bezeichnen. Die auf Veranlassung des Absenders auszustellenden Zollbegleitscheine, welche den Zollämtern vorgelegt werden müssen, sind den Erklärungen für die Zollämter anzuschließen und auf diesen zu vermerken.

Außer den genauesten Angaben über das Brutto- und Nettogewicht, die zu specificirende Beschaffenheit des Gutes und den betreffenden Werth haben die Zolldeklarationen auch die Bestimmungen des Versenders bezüglich der vorzunehmenden Zollbehandlung zu enthalten.

Bei der Durchfuhr durch die Schweiz sind noch die in der Anlage C zu den Vorschriften für die Schweiz (Kundmachung 11)

enthaltenen besonderen Deklarationsbestimmungen zu beachten. Die erwähnten Bestimmungen müssen übrigens auch im Frachtbriefe enthalten sein. In Italien wird die Zollbehandlung ausschließlich auf den Grenzstationen und denjenigen Stationen besorgt, wo besonders hierzu berufene Dienstesstellen bestehen. Die Besorgung der Zollbehandlung geschieht, so lange das Gut sich auf dem Wege befindet, ausschließlich bahnseitig, auch bei direkt nach solchen Ortschaften bestimmten Sendungen, wo keine Zollstätte sich befindet, ferner bei solchen Sendungen, welche mit Frankaturnote behufs Frankatur des Zolles begleitet sind, oder welche wegen Nichtbezuges in Lagerräumen untergebracht oder welche anderswohin reexpedirt werden müssen. Der Verfügungsberechtigte kann jedoch der Zollbehandlung entweder selbst oder durch einen im Frachtbriefe bezeichneten Bevollmächtigten beiwohnen, um die nöthigen Aufklärungen über die Tarifirung des Gutes zu ertheilen und seine Bemerkungen beizufügen. Diese dem Verfügungsberechtigten ertheilte Befugniß begründet nicht das Recht, das Gut in Besitz zu nehmen oder die Zollbehandlung selbst vorzunehmen.

Nach Italien sind Ursprungszeugnisse nicht mehr — wie früher — allgemein, sondern nur für solche Sendungen erforderlich, die gemäß den zwischen Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Belgien und England einerseits und Italien anderseits abgeschlossenen Verträgen für die Einfuhr nach Italien Conventional- oder Meistbegünstigungszölle genießen. Art. 7 und 9 des Handels- 2c. Vertrages vom 6. December 1891 enthalten zugleich die Meistbegünstigungsklausel, wonach die deutschen Waaren auch aller derjenigen Ermäßigungen, Begünstigungen und Vorrechte hinsichtlich der Zölle, Verbrauchsabgaben und Accisen theilhaftig werden, welche sich andere Staaten, wie Oesterreich-Ungarn, die Schweiz 2c. in den mit Italien abgeschlossenen Handelsverträgen ausbedungen haben. Es müssen demnach alle deutschen Waaren dieser Art, wenn sie der Zollermäßigungen nicht verlustig gehen sollen und wenn deren Abfertigung nach den Conventionalsätzen, welche den Vertragsstaaten bewilligt sind, gefordert wird, nach wie vor, mit Ursprungszeugnissen versehen sein. Die Ursprungszeugnisse können von Gemeindebehörden, Zollstätten, Handelskammern oder ähnlichen amtlichen Instituten, von den deutschen Polizeiämtern, sowie von den italienischen Consulaten und von den im Auslande bestehenden italienischen Handelskammmern ausgestellt werden. Nach Art. 8 des erwähnten Handelsvertrages werden die Ursprungszeugnisse, sowie alle anderen von der Zollbehörde im fiscalischen oder gesundheitlichen Interesse oder zu anderen Schutzzwecken geforderten Bescheinigungen von den deutschen Behörden kostenfrei ausgestellt oder beglaubigt.

7. Verkehr nach Luxemburg.

I. Nach Luxemburg im Durchgange durch Belgien.

Gütersendungen nach Luxemburg bei der Durchfuhr durch Belgien sind zur Beförderung nur dann anzunehmen, wenn solche neben dem internationalen Frachtbrief von einer Zolldeklaration in doppelter Ausfertigung begleitet sind. Die Zolldeklaration, und zwar Unikat sowohl wie Duplikat, muß in französischer Sprache abgefaßt sowie deutlich und genau nach Anleitung des Deklarationsmusters angefertigt sein. Außerdem wird darauf aufmerksam gemacht, daß in Gemäßheit der Bestimmungen im § 111 des Vereins Zollgesetzes bei Versendungen der im freien Verkehre stehenden Gegenstände aus dem Vereinsgebiete durch das Ausland nach dem Vereinsgebiete — also beim Versand von Gütern aus Preußen in Durchfuhr durch Belgien nach Luxemburg — dem Ausgangszollamte oder einem zu dieser Abfertigung befugten Amte im Innern ein Deklarationsschein in doppelter Ausfertigung vorzulegen ist, worin die Art und Menge der zu versendenden Waaren mit ihrer sprachgebräuchlichen oder handelsüblichen Benennung und deren Bestimmungsort anzugeben ist.

Der Deklarationsschein ist vom Absender beizubringen.

Wenn Güter nach Luxemburg nicht durch Belgien gehen, sind Deklarationen nicht nöthig.

II. Ein-, Durch- und Ausfuhr steuerpflichtiger Getränke.

a) Branntwein.

Das Großherzogthum Luxemburg bildet hinsichtlich des Branntweins ein besonderes Steuergebiet. Der aus Deutschland zur Einfuhr kommende Branntwein unterliegt der Besteuerung und zwar in Form einer Uebergangsabgabe. Letztere wird erhoben von dem Empfänger der Sendung, wenn dieselbe von einem Uebergangsschein nicht begleitet ist, andernfalls wird sie von dem Staate getragen, welcher den Uebergangsschein ausgestellt hat, und im Verwaltungswege beglichen. Dementsprechend werden Branntweinsendungen aus den Staaten des Deutschen Reiches nach dem Großherzogthum Luxemburg und bei der Durchfuhr durch letzteres nach dem Zollauslande steuerfrei behandelt, wenn erstere von Uebergangsscheinen begleitet sind. Der ohne Uebergangsschein zum Versand kommende Branntwein unterliegt der Besteuerung.

Branntweinsendungen zur Durchfuhr durch das Großherzogthum Luxemburg und Wiedereinfuhr auf deutschem Gebiete, sowie solche zur Ausfuhr aus dem Großherzogthum Luxemburg nach den Staaten des Deutschen Reiches müssen stets von Uebergangsscheinen begleitet sein. Der nach Luxemburg auszuführende Branntwein, für welchen noch keine Steuer

entrichtet ist, wird innerhalb des deutschen Gebietes unter steueramtlicher Controle (Versandschein) befördert und unterliegt beim Eingange in Luxemburg der Besteuerung.

Alle Branntweinsendungen aus Luxemburg in das Zollvereins-Ausland unterliegen einer Ausgangs-Controle und sind zwecks Feststellung der Alkoholstärke dem Grenz-Ausgangsamte vorzuführen.

b) Bier.

Das Großherzogthum Luxemburg bildet mit den Staaten des vormaligen Norddeutschen Bundes einschließlich Südhessens ein gemeinsames Steuergebiet, innerhalb dessen es für die Beförderung von Bier einer Bezettelung nicht bedarf. Das aus den Staaten Bayern, Württemberg, Baden und Elsaß-Lothringen — welche ein besonderes Steuergebiet bilden — nach dem Großherzogthum Luxemburg eingeführte Bier unterliegt der Besteuerung. Hiernach wird von dem Bier, welches aus diesen Staaten eingeführt wird, eine Uebergangsabgabe erhoben; es bedarf sowohl für die Einfuhr als für Durchfuhr von Bier genannter Herkunft eines Uebergangsscheines. Bei der Ausfuhr von Bier aus dem Großherzogthum Luxemburg wird eine Ausfuhrvergütung gewährt, zu deren Erlangung die Versendung auf Uebergangsschein zu erfolgen hat.

c) Wein.

Die Ein-, Durch- und Ausfuhr von Wein erfolgt ohne jede Controle, da Wein im Großherzogthum Luxemburg einer besonderen Steuer nicht unterliegt.

(Sendungen nach Luxemburg brauchen keine statistischen Anmeldescheine beigegeben zu werden. D. B. 114 v. J. 1881.)

8. Verkehr nach den Niederlanden.

Bei Sendungen nach den Niederlanden ist die Beigabe einer besonderen Zolldeklaration nicht erforderlich, wenn die Sendungen nicht durch belgisches Gebiet befördert werden. Wird dagegen belgisches Gebiet durch eine Sendung berührt, so muß derselben eine Zolldeklaration, wie solche für den Verkehr nach Belgien vorgeschrieben sind, beigegeben werden. Im Uebrigen müssen die Frachtbriefe über alle für die Niederlande bestimmten Sendungen, welche nicht an ihrem niederländischen Bestimmungsorte* selbst

* Verzollungen können nur an folgenden Plätzen vorgenommen werden: Almelo, Amsterdam, Arnheim, Baarle-Nassau, Bergen op Zoom, Delfzyl, Dordrecht, Eindhoven, Eysden, Enschede, Gennep, 's Gravenhage, Groningen, Harlingen, 's Hertogenbosch, Hulst, Kampen, Leeuwarden, Maastricht, Middelburg, Neuzen, Nymegen, Nieuweschans, Oldenzaal, Roermond, Roosendaal, Rotterdam, Sas van Gent, Utrecht, Valkenswaard, Venlo, Veissingen, Winschoten, Winterswyk, Wyk, Zevenaar und Zwolle.

verzollt werden können, sondern auf einer vorgelegenen niederländischen Grenz- oder Unterwegsstation verzollt werden müssen, die in Kundmachung 11 genannten Angaben enthalten.

Als Frachtbrief ist das internationale Frachtbrief-Formular zu verwenden und außerdem jeder Sendung ein statistischer Anmeldeschein beizugeben.

9. Verkehr nach Norwegen.

Im Verkehre nach Norwegen ist zu beachten, daß die zollamtliche Abfertigung nur auf der Grenzstation oder der Bestimmungsstation, nicht aber auch auf einer zwischen Grenz- und Bestimmungsstation liegenden, vom Absender etwa gewünschten anderen Station erfolgen kann.

Beizugeben ist jeder Sendung ein deutscher Frachtbrief und ein statistischer Ausfuhrschein. Zolldeklarationen sind nicht erforderlich.

10. Verkehr nach Oesterreich-Ungarn.

Für jede Sendung ist beim österreichischen Grenz-Eingangsamte eine Waarenerklärung (in zweifacher Ausfertigung) einzubringen.

Ausgenommen hiervon sind: zollfreie Gegenstände, welche an der Grenze in den freien Verkehr gesetzt werden sollen — letzteres erfolgt nach vorausgegangener Revision auf mündlichen Antrag der Bahnverwaltung auf Grund der Ladungslisten —, sowie Waaren in Wagenladungen, welche in vorschriftsmäßig verschließbaren Wagen eingehen und in denselben Wagen nach einem Orte im Innern befördert werden, an welchem sich ein zur Abfertigung befugtes Zoll- oder Steueramt befindet, und Waaren, welche in derselben Weise eingehen und in denselben Wagen durch das Zollgebiet nach dem Auslande durchgeführt werden.

Näheres über die Ausfertigung der Waarenerklärungen siehe Kundmachung 11.

Neben diesen Begleitpapieren sind über die in Eisenbahnwagen in das Gebiet der österreichisch-ungarischen Monarchie eintretenden Waarensendungen dem k. k. Grenzzollamte gesonderte Ladungslisten zu übergeben. Die Anfertigung der erforderlichen Ladungslisten hat eisenbahnseits zu geschehen und zwar sind zu Wagenladungen und geschlossenen Stückgut-Ladungen, welche ohne Umladung bis zur österreichischen Zollgrenze durchlaufen, die nöthigen Listen von den Versandstationen in zweifacher Ausfertigung den Frachtkarten beizugeben, während zu den übrigen (der Umladung ausgesetzten) Stückgütern die Ladungslisten in der

Regel von derjenigen Eisenbahn bewirkt werden, welche das Gut über die österreichische Zollgrenze befördert. Eine Ausnahme bildet der Verkehr in der Richtung nach Oesterreich über die bayerischen Stationen Eger, Asch, Salzburg, Kufstein und Eisenstein, sowie über die preußische Station Halbstadt, in welchem auch zu allen nach diesen Stationen und darüber hinaus bestimmten Stückgütern ohne Ausnahme Ladungslisten in zweifacher Ausfertigung von den Versandstationen beizufügen sind. Die Angabe der Nummer des Wagens, in welchem einzelne Stückgüter verladen sind, ist jedoch, soweit es sich nicht um geschlossene Ladungen handelt, derjenigen Eisenbahn zu überlassen, welche das Gut dem k. k. Grenzzollamte zuführt. Zu sämmtlichen Sendungen, welche über den Bodensee (Bregenz) nach Oesterreich austreten und dem k. k. Grenzzollamte in Bregenz mittelst Ladekarte oder Schiffsmanifest übergeben werden, sind Ladungslisten nicht erforderlich.*

Außer den Zolldeklarationen muß jede Sendung nach Oesterreich-Ungarn von einem internationalen Frachtbriefe und einem statistischen Anmeldescheine begleitet sein, insoweit letzterer nicht für gewisse Sendungen erlassen ist.

11. Verkehr nach Rumänien.

Jede Sendung muß, außer von einem internationalen, in lateinischer Schrift ausgefertigten Frachtbriefe und einem statistischen Anmeldeschein, von einer Zolldeklaration der Waare und zwar für die deutsche Verzollung nach Angabe des deutschen Zolltarifs und für die rumänische Verzollung nach Angabe des rumänischen Zolltarifes — in zweifacher Ausfertigung begleitet sein. Die zollfreien Güter müssen von den zollpflichtigen durch besondere Frachtbriefe getrennt gehalten werden. Bis auf Weiteres ist die Beigabe von Ursprungs-Zeugnissen zu Sendungen nach Rumänien nicht mehr nothwendig, erscheint jedoch wünschenswerth. Die zur Einfuhr nach Rumänien bestimmten Tabak- und Cigarrensendungen müssen neben dem für die Durchfuhr durch Oesterreich-Ungarn erforderlichen

---

* Es ist zulässig, alle Frachtkarten, deren Sendungen in einem plombirten Wagen verladen sind, in einer einzigen Ladeliste zusammenzufassen, wenn der betreffende plombirte Wagen nach einer der Stationen Eger, Asch, Salzburg oder Kufstein ꝛc. oder darüber hinaus abgerichtet wird. Die Ladelisten sind fortlaufend pro anno zu numeriren, auf den Frachtkarten vorzumerken und mittelst einer Stecknadel an dieselben anzuheften. Jede Grenzstation, welche wegen Nichteintreffens einer Ladeliste solche anfertigen muß, hat dies auf Kosten des schuldigen Theiles zu thun und demgemäß hiefür eine Gebühr von 20 Pfg. durch amtliche Anrechnung von der schuldtragenden bayerischen *Abgangs- resp.* Eintrittsstation zu erheben. Diese Gebühr ist als Emolument *zu verrechnen.* (V. u. A. Bl. 103 v. J. 1875, D. 264 u. 277 v. J. 1877.)

Durchfuhrbewilligungsatteste noch mit einem rumänischen Einfuhrbewilligungsatteste versehen sein. Musikinstrumente aller Art müssen außer von den Zolldeklarationen noch von einer den Werth nachweisenden Faktura begleitet sein. Bei Wagenladungsgütern dürfen die Zoll- und Steuerdokumente nur je eine Frachtbriefsendung umfassen. Im Uebrigen wird bei der Einfuhr nach Rumänien die Beibringung der in Kundmachung 11 näher bezeichneten Belege gefordert, welche von den Versendern den Frachtbriefen selbst beigegeben werden müssen.

12. Verkehr nach Rußland.

Die Frachturkunden, welche die auf den Eisenbahnen nach Rußland auszuführenden Waaren begleiten, sind die Frachtbriefe und Ladelisten; außerdem ist jeder Sendung ein statistischer Anmeldeschein beizugeben. Jede Sendung nach Rußland muß von zwei vorschriftsmäßigen, gleichlautenden, an einen bestimmten Adressaten gerichteten Frachtbriefen nach dem für diesen Verkehr besonders vorgeschriebenen, in zwei Sprachen gedruckten Formular begleitet sein, in welchem weder die Unterschrift des Absenders, noch der Stempel des Abgangsbahnhofes (an der dafür vorgesehenen Stelle) fehlen dürfen. (Siehe auch Zusatzbestimmung zu § 6 des deutsch-russischen Gütertarifs, Theil I.)* Für jeden ohne Unterschrift oder Stempel vorgefundenen Frachtbrief hat die Eisenbahn-Verwaltung nach russischer Zollbestimmung eine Strafe von einem Rubel zu zahlen. Von den beiden Frachtbriefen, welche nicht als Unikat und Duplikat zu bezeichnen sind, dient der eine als Urkunde über den zwischen der Eisenbahn-Verwaltung und dem Absender abgeschlossenen Frachtvertrag, wogegen der zweite, von der deutschen Grenz-Uebergangsstation mit dem Stempel „Zolldokument" zu versehende, ausschließlich für das russische Zollamt bestimmt ist. Die Frachtbriefe müssen stets in allen Punkten vollständig mit Tinte ausgeschrieben werden. Außer diesen zwei Frachtbriefen ist von dem Waaren-Auflieferer noch ein dritter Frachtbrief als Duplikat des eisenbahnseitigen Frachtbriefes vorzulegen, welcher ihm behufs Einsendung an den Empfänger abgestempelt zurückgegeben wird. Nur auf Vorlage dieses Duplikat-Frachtbriefes wird das Gut dem Adressaten in Rußland verabfolgt. Von der

* Wer Güter im deutsch-russischen Verkehr befördern will, hat das in deutscher und russischer Sprache gedruckte Frachtbrief-Formular zu verwenden, andernfalls die Beförderung zwar nach den Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens, aber im gebrochenen Verkehr erfolgt. Das russische Frachtbrief-Formular liegt bei den Verbandsstationen des deutsch-russischen Verkehrs auf.

Ankunft des Gutes ist der Frachtbrief-Adressat von der russischen End-Güter-Abfertigungsstelle sofort behufs Abnahme des Gutes schriftlich zu benachrichtigen. Falls im Frachtbrief die Waarengattung nicht genau specificirt ist, sondern mit einem für das Zollamt nicht genügenden Sammelnamen, wie z. B. Rauchwaaren, Sammelgut u. s. w. bezeichnet wird, so taxirt das russische Zollamt die ganze Sendung nach der höchst tarifirten Waarengattung. Ferner müssen alle nach Rußland übergehenden beladenen Wagen von zwei gleichlautenden Ladelisten nach dem vorgeschriebenen Formular begleitet sein, in denen der Inhalt eines jeden Wagens mit den in Kundmachung 11 näher bezeichneten Angaben zu verzeichnen ist. Die Ausstellung der Ladelisten in doppelter Ausfertigung hat durch die Versandstationen zu erfolgen, und zwar sind zu einer jeden Frachtbriefsendung, gleichviel, ob dieselbe als Eilgut, Stückgut oder Wagenladungsgut aufgegeben ist, besondere Ladelisten anzufertigen. Bei Aufgabe von mehreren beladenen Wagen zu einem Frachtbriefe sind auch über einen jeden Wagen besondere Ladelisten aufzustellen und den Begleitpapieren beizufügen, wenn der Inhalt aller zugehörigen Wagen nicht aus gleichartigen Massengütern besteht. In den Ladelisten über Frachtbriefsendungen zu Einzelstückgütern bleibt die Spalte „Wagen" unausgefüllt. Sollte ausnahmsweise die Anfertigung der Ladelisten durch die Versandstelle unterlassen oder in unzureichender bezw. unrichtiger Weise erfolgt sein, so haben die Uebergangs-Abfertigungsstellen zwar für die ordnungsmäßige Herstellung derselben Sorge zu tragen, die Säumniß der Versand-Abfertigungsstelle aber auch auf dem vorschriftsmäßigen Wege zur Anzeige zu bringen. In keinem Falle dürfen Güter mit unvollständigen, unrichtigen Ladelisten oder gar ohne solche an die russische Grenzstation abgesandt werden. Von den beiden Ladelisten ist eine für die russische Eisenbahn-Verwaltung, die andere für das russische Zollamt bestimmt.

13. Verkehr nach Schweden.

Die zollamtliche Abfertigung kann nur auf der Grenzstation oder der Bestimmungsstation, nicht aber auch auf einer zwischen Grenz- und Bestimmungsstation liegenden, von dem Absender etwa gewünschten anderen Station erfolgen. Die Zollabfertigung in Helsingborg erfolgt bei Vermittelung durch die Eisenbahn-Verwaltung kostenfrei.

Für die zollamtliche Behandlung solcher Güter, die in den mit der Dampffähre von Helsingör nach Helsingborg beförderten Eisenbahnwagen in Schweden eingeführt werden, sind bis auf *Weiteres folgen*de Erleichterungen gewährt worden:

1. Die Besichtigung und Zollbehandlung von Reisegut, das mit der Dampffähre nach Helsingborg und zu direkter Weiterbeförderung mit der Eisenbahn nach solchen schwedischen Plätzen bestimmt ist, an denen sich Zollkammern mit Verzollungsbefugniß befinden, darf, ohne daß jedes einzelne Gepäckstück in Helsingborg gewogen und plombirt wird, unter Beobachtung gewisser Controlvorschriften bis zu der Ankunft am Bestimmungsorte aufgeschoben werden.
2. Unbeschadet der allgemein geltenden Bestimmungen können andere Güter, die mit der Dampffähre oder mit den Dampfbooten der Dänischen Staatseisenbahnen von Helsingör in Helsingborg ankommen, um mit der Eisenbahn weiter befördert zu werden — wenn der Absender nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt hat — von der Verwaltung der Schoonen — Halland-Eisenbahn bei der Zollkammer in Helsingborg zu unmittelbarer Transitversendung angemeldet werden, sofern der Bestimmungsort Transitniederlagerecht genießt, sowie zu unmittelbarer Verzollung, sofern die Güter nach Orten ohne Zollkammern bestimmt sind.
3. Frachtgüter in ganzen Wagenladungen und von einer Beschaffenheit, die ihre Lagerung auf Transitlager nach § 101, Absatz 3 der schwedischen Zollverordnung nicht behindert, dürfen, wenn sie mit der Dampffähre in Helsingborg ankommen, um ohne Umladung durch unmittelbare Transitversendung mit der Eisenbahn nach schwedischen Plätzen mit Transitlagerecht weiterbefördert zu werden, in der Frachtliste der Dampffähre als *ein* Frachtstück aufgeführt und als *ein* Frachtstück bei der Zollverwaltung in Helsingborg in gewöhnlicher Weise angemeldet und von dieser nach dem Bestimmungsort weiter gesandt werden, um dort verzollt zu werden. Alle in einem Wagen verladenen Güter müssen jedoch, sofern sie nicht verpackt sind, für *einen* Empfänger bestimmt sein.

Sendungen nach Schweden ist ein *deutscher Frachtbrief* und ein statistischer Ausfuhrschein beizugeben. Zolldeklarationen sind nicht erforderlich.

14. Verkehr nach der Schweiz.

1. Sämmtliche Waaren, welche über die Grenzen der schweizerischen Eidgenossenschaft ein-, aus- oder durchgeführt werden, müssen von einer Zolldeklaration in deutscher Sprache nach dem von der schweizerischen Zollverwaltung vorgeschriebenen und von dieser abgestempelten Muster (Anlage A und B der Kundmachung 11), welches der Versender auszufüllen und zu unterschreiben hat, begleitet sein. Außerdem ist jeder Sendung ein internationaler

deutsch-schweizerischer Frachtbrief*) in deutscher Sprache gefertigt beizugeben, sowie ein statistischer Anmeldeschein.

2. Die Deklarationen haben folgende Angaben zu enthalten:

Gattung der Waare, Menge (Gewicht — und zwar außer dem für die Verzollung bezw. den Bezug der statistischen Gebühr maßgebenden Bruttogewicht, für die Statistik auch das Nettogewicht der Waaren in Kilogramm — oder Stückzahl); Verpackungsart; Zeichen, Nummer, Anzahl der Kolli; Herkunfts- und Bestimmungsland; Werth: bei der Einfuhr für diejenigen Waaren, deren Werthdeklaration für die Statistik besonders vorgeschrieben ist, bei der Ausfuhr für alle Waaren; Erklärung, ob die Waare zur Ein-, Aus- oder Durchfuhr, zur Einlagerung oder zur Freipaßabfertigung bestimmt sei; Unterschrift des Deklaranten, Datum der Ausstellung. Die Gattung der Waare ist nach Nummer und Wortlaut des schweizerischen Gebrauchstarifs (gleichzeitig statistisches Waarenverzeichniß) zu deklariren. Die besonderen Angaben, welche bei gewissen Waaren die Deklarationen außer dem Brutto- und Nettogewicht enthalten müssen, sind aus der Anlage C (Kundmachung 11) zu ersehen.

3. Die erfolgte Beigabe der Deklaration, wie auch das Vorhandensein sonstiger Zoll- oder Steuerpapiere, ist in den zugehörigen Frachtbriefen ausdrücklich zu vermerken. Die Deklarationen dürfen den Frachtbriefen nicht angeklebt werden. Ist die Beigabe einer Deklaration unter Verwendung des vorgeschriebenen Formulars aus irgend welchem Grunde nicht möglich, so können die für die Deklaration erforderlichen Angaben ausnahmsweise auch auf einem dem Frachtbriefe beizuheftenden besonderen Blatte (etwa einem nicht mit dem Stempel der schweizerischen Zollverwaltung versehenen Deklarationsformular) gemacht werden. Für allfällig aus der Nichtbeigabe ordnungsmäßiger Deklarationen oder aus unzureichender Aufstellung derselben entstehende Nachtheile, wie insbesondere Verzögerungen in der schweizerischen Zollabfertigung, Beschädigungen der Waaren beim Aus- und Einpacken behufs Aufstellung der Deklaration durch die Eisenbahn-Verwaltung u. dgl. m. übernehmen die Bahn-Verwaltungen keine Verantwortung.

4. Bei Sendungen, welche an einen in Basel oder Schaffhausen wohnenden Empfänger gerichtet sind, kann die Beigabe einer Zolldeklaration durch den Versender dann unterbleiben, wenn derselbe im Frachtbriefe ausdrücklich vorgeschrieben hat, daß die schweizerische Zollabfertigung durch den Adressaten bewirkt werden soll.

Zu den meisten der aus Deutschland nach der Schweiz zur Einfuhr gelangenden Güter sind Ursprungszeugnisse erforderlich. Zur Vermeidung von Anständen mit der schweizerischen Zollbehörde

---

* Siehe jedoch auch Note 2 auf Seite 184.

und dadurch eintretenden Verzögerungen in der Beförderung empfiehlt es sich daher, im Zweifelsfalle den nach der Schweiz bestimmten Sendungen Ursprungszeugnisse beizugeben.

Bei den nach den Stationen Basel und Schaffhausen adressirten Gütersendungen wird von der Forderung der Beigabe von Ursprungszeugnissen dann abgesehen, wenn der Frachtbrief von seiten des Absenders an vorgesehener Stelle den Vermerk trägt: „Die schweizerische Zollabfertigung in Basel besorgt der Empfänger und ist demselben das erforderliche Ursprungszeugniß direkt zugeschickt worden.“ Formulare zu Ursprungszeugnissen liefern sämmtliche schweizerischen Hauptzollämter und eidgenössischen Niederlagshäuser zum Preise von 50 Cts. für 100 Stück zuzüglich der Francatur. Unter 10 Stück werden nicht abgegeben. Die Beschaffung der Formulare ist den Absendern zu überlassen. (Näheres hierüber siehe Nachtrag 1 zur Kundmachung 11.)

5. Gebrauchte Uebersiedlungsgegenstände werden zollfrei zugelassen, wenn ein genaues Verzeichniß über den Bestand derselben vorliegt nebst einer amtlichen Erklärung der Behörde des bisherigen Wohnortes des in die Schweiz Uebersiedelnden, daß sämmtliche Gegenstände Eigenthum des Letztern und zu dessen eigenem Gebrauch bestimmt sind, sowie daß keine neuen Gegenstände sich bei der Sendung befinden. Diese Erklärung kann auch durch eine am Herkunftsort bestehende schweizerische Gesandtschafts- oder Consulatsstelle ausgestellt werden. Die Sendung muß im Frachtbriefe bezw. in der Zolldeklaration als Uebersiedlungsgut (Umzugsgut) bezeichnet, und das vorstehend verlangte Verzeichniß nebst der amtlichen Bescheinigung demselben beigeheftet sein, wenn nicht vorgezogen wird, diese Schriftstücke dem betreffenden Eintrittszollamt zum Voraus einzusenden.

15. Verkehr nach Serbien.

Jede Sendung muß von einem deutsch-serbischen Frachtbrief, in lateinischen Buchstaben geschrieben, von einem statistischen Anmeldeschein und von zwei österreichischen Zolldeklarationen begleitet sein.

Für die zollfreien wie für die zollpflichtigen Güter sind besondere Frachtbriefe auszustellen.

16. Verkehr nach Spanien.

Nach Spanien ist ein französischer Frachtbrief und ein statistischer Anmeldeschein beizugeben.

Außerdem muß jede Sendung nach Spanien von folgenden Deklarationen begleitet sein:

a) beim Durchgange durch Frankreich von 3 in französischer Sprache abgefaßten Deklarationen,

b) beim Durchgange durch die Schweiz außer diesen noch von einer Deklaration in deutscher Sprache (Schweizer Zollformular).
(Siehe auch die für die Durchfuhr in Frankreich und in der Schweiz giltigen Bestimmungen unter den bezügl. Abschnitten.)
In den Deklarationen muß stets der Werth der Waare angegeben sein.

Colonialwaaren (ausnahmlich des raffinirten Zuckers) sind, um die Vortheile der Columne des Tarifes, wenn sie aus europäischen Ländern kommen, theilhaftig zu werden, Bescheinigungen der fremden Zollbehörden am letzten Herkunftslande — mit dem Visa des spanischen Consuls versehen — beizugeben, aus welchem der Ursprung der genannten Waaren oder das Land, welches dieselben hergestellt hat, hervorgeht. Ueberhaupt empfiehlt sich die Beigabe von Ursprungszeugnissen, die stets in dem Lande der Erzeugung der Waare und zwar durch Abgabe einer bezüglichen Erklärung seitens der Producenten oder Fabrikanten bezw. einer von derselben ermächtigten Person vor der zuständigen Behörde (Bürgermeister, Handelskammer, Polizeibehörde, Notar) des Erzeugungs- oder Lagerungsortes zu bewirken ist. Dieselben — möglichst in französischer oder spanischer Sprache abgefaßt — sind von dem spanischen Consul kostenfrei zu beglaubigen. (Kundmachung 11 und V. O. Bl. 15/1894.)

17. Verkehr nach der Türkei.

Sendungen nach der Türkei sind ein österreichisch-ungarisch-türkischer Frachtbrief, in lateinischen Buchstaben ausgefertigt, ein statistischer Anmeldeschein und zwei Zolldeklarationen, wie solche durch die etwa bestehenden Tarife vorgeschrieben sind, beizugeben. Soweit der Verkehr nach der Türkei über Hamburg seewärts erfolgen soll, sind der Sendung zwei Frachtbriefe für den deutschen Levante-Verkehr beizugeben.

18. Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts.

Dieser Verkehr zerfällt in zwei Abtheilungen:

1. Deutscher Levanteverkehr nach den Hafenplätzen: Alexandrien, Piräus, Syra, Smyrna, Salonik, Konstantinopel, Varna und Braila. Nach diesen Plätzen sind erforderlich: Zwei Levantefrachtbriefe auf weißem Papier, in lateinischen Buchstaben auszufertigen und ein statistischer Anmeldeschein.

2. Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts nach den Binnenstationen der orientalischen und bulgarischen Bahnen. Hierzu sind erforderlich: Zwei Frachtbriefe auf bläulichem Papier und ein statistischer Anmeldeschein. Die Frachtbriefe sind in lateinischen Buchstaben auszufertigen. Wenn irgend thunlich, ist dem deutschen Texte die französische Uebersetzung beizufügen.

Zusammenstellung der Frachtbriefe, Zolldeklarationen 2c. nebst Angabe des Preises, zu welchem die Formulare von den Güter- 2c. Abfertigungsstellen zu beziehen sind.

Gattung	pro 100 Stück Pfg.	pro 1 Stück Pfg.
Deutsche Frachtbriefe	75	1
Internationale Frachtbriefe nach Luxemburg, den Niederlanden, Oesterreich-Ungarn und Rumänien	150	2
Internationale Frachtbriefe nach Belgien, Frankreich über Belgien, Schweiz	150	2
Internationale Frachtbriefe nach Frankreich über Elsaß-Lothringen	150	2
Internationale Frachtbriefe nach Italien	150	2
Internationale Frachtbriefe nach Rußland	150	2
Frachtbriefe nach Rußland mit dem Vermerk „Zolldokument“	75	1
Frachtbriefe nach Bulgarien	75	1
Frachtbriefe nach Dänemark (soweit direkte Sätze bestehen)	75	1
Frachtbriefe nach England	75	1
Frachtbriefe nach Norwegen und Schweden (deutsches Formular)	75	1
Frachtbriefe nach Serbien	75	1
Frachtbriefe nach Spanien (französische Briefe via Elsaß-Lothringen)	150	2
Frachtbriefe nach der Türkei	75	1
Frachtbriefe nach der Levantelinie	75	1
Zolldeklarationen nach Belgien, England u. Frankreich	70	1
Zolldeklarationen nach Italien	240	3
Zolldeklarationen nach Oesterreich-Ungarn	70	1
Zolldeklarationen nach der Schweiz (für Einfuhr)	70	1
Zolldeklarationen nach der Schweiz (für Durchfuhr)	70	1
Statistische Anmeldescheine	80	1
Statistische Anmeldescheine für Spediteure	180	2
Für Erklärungen (Reverse), nachträgliche Anweisungen und Anträge auf nachträgliche Nachnahmebelastung	75	1
Der Verkaufspreis der Formulare zu einfachen Frachtbriefen (deutschen 2c.), welche mit bestimmten Firmen bezw. den zulässigen Vermerken (auf Vorder- und Rückseite) bedruckt sind, bei Bestellungen von mindestens 1000 Stück	8,50 Mark	
Desgleichen internationale Frachtbriefe bei Bestellungen von mindestens 1000 Stück	17 Mark.	

V. Etats-, Kassa- und Rechnungswesen.

Was ist ein Etat?

Der systematische Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben einer Verwaltung für einen bestimmten Zeitraum.

Welchen Zweck hat der Etat?

Er dient zur Grundlage für das Kassa- und Rechnungswesen und zwar gibt er die anzustrebende Höhe der Einnahmen und die zulässige Grenze für die Ausgaben an.

Welche Anhaltspunkte dienen dem Etat als Grundlage?

Die in den Vorjahren gemachten Erfahrungen, sowie die jedesmalige besondere Verkehrszeit event. Verkehrsverhältnisse.

Wer stellt die Etatsentwürfe für die k. b. Staatseisenbahnen auf?

Die k. Oberbahnämter, die k. Centralwerkstätten, die k. Centralmagazins-Verwaltungen, die Imprägniranstalten, das k. Kanalamt Nürnberg und das k. Betriebsamt der Bodensee-Dampfschifffahrt in Lindau, sowie die Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen. Letztere legt die eingegangenen Entwürfe dem k. Staatsministerium des k. Hauses und des Aeußern zur weiteren Prüfung und Genehmigung vor.

Wie ist der Etat zusammengesetzt?

Aus folgenden drei Abtheilungen:

1. Staats-Einnahmen,
2. Ausgaben auf Erhebung, Verwaltung und Betrieb,
3. Staats-Ausgaben.

In welche beiden Hauptheile zerfällt der Etat der k. b. Staatseisenbahnen?

1. Betriebseinnahmen,
2. Betriebsausgaben.

Wer hat die Kassengeschäfte bei den k. b. Staatseisenbahnen zu besorgen?

Die Kassen bezw. die einschlägigen Dienstesstellen.

Welche Kassen gibt es bei den k. b. Staatseisenbahnen?

1. Stationskassen (Billet-, Gepäck-, Güterexpeditionskassen sind unter diese zu subsummiren),
2. Specialkassen,
3. Oberbahnamtskassen,
4. die Eisenbahncentralkasse.

Außer diesen Kassen bestehen noch mit dem Sitze in München die Betriebs-Krankenkasse, die Werkstätte-Krankenkasse, die Arbeiterpensionskasse der k. b. Staatseisenbahn-Verwaltung.

Die Kassageschäfte der k. Centralwerkstätten und Centralmagazins-Verwaltungen, sowie der Imprägniranstalten werden von der einschlägigen Oberbahnamtskasse und jene der jeweils bestehenden k. Eisenbahnbau-Sektion von letzterer selbst wahrgenommen.

Welche Titel führen die Verwalter der Stationskassen?

Je nach der Größe der Station bezw. des Geschäftsumfanges: Haltestellaufseher, Expeditor, Oberexpeditor, Official, Verwalter, Specialkassier.

Unter welcher Voraussetzung darf sich der Verwalter einer Stationskassa von seinem Wohnorte entfernen?

Nur mit besonderer Erlaubniß des k. Oberbahnamtes.

Welches sind die Geschäfte einer Stationskasse?

1. Die Einziehung der Einnahmen aus dem Transportverkehr.
2. Die sichere Aufbewahrung der vereinnahmten Gelder und die Besorgung der auf der Station für Rechnung der k. Oberbahnamtskasse vorkommenden Auszahlungen.
3. Die Ablieferung der Einnahmen an die Oberbahnamtskasse.
4. Die ordnungsmäßige Buchführung über alle vorkommenden Kassageschäfte.

Was sind diese Kassen ihrem Wesen nach?

Organe der Oberbahnämter bezw. Oberbahnamtskassen und als solche einestheils Sammelstellen für Brutto- oder sonstige Verkehrseinnahmen, anderntheils Zahlstellen.

Was versteht man unter Brutto-Betriebs-einnahmen?

Im Allgemeinen die Einnahmen ohne Abzug der Ausgaben rc.; im Speciellen aber die durch den Fahrkartenverkauf, die Abfertigung von Gepäck, Fahrzeugen, Gütern und Vieh rc. anfallenden Einnahmen, somit die Transporteinnahmen.

Warum nennt man diese Einnahmen auch Brutto-Einnahmen?

Weil in den erhobenen Beträgen nicht nur die Gebühren der eigenen Verwaltung, sondern vielfach auch Antheile fremder Verwaltungen, wie Transporttaxen, Nachnahmen der Aufgeber enthalten sind, deren Ausscheidung nicht sofort bewirkt werden kann.

Was haben die Kassenführer hinsichtlich der Ablieferung der Einnahmen ganz besonders zu beachten?

Jeden Tag bei Prüfung der Controlen sind die Baarbestände beiläufig zu ermitteln und, soweit sie nicht sofort oder im Verlaufe der nächsten Tage zu Auszahlungen nothwendig erscheinen, an die k. Oberbahnamtskasse abzuliefern. Mit Vorlage der Monatsrechnung muß die gesammte Ablieferungsschuld getilgt sein, bezw. durch Restablieferung gleichzeitig beglichen werden. Während des Monats sind die Baarablieferungen in runden Summen zu bewirken.

Wie hoch darf der Baarbestand in der Stationskasse sein?

Ziffermäßige Grenzen sind hier nicht mehr gegeben, sondern von dem jeweiligen Bedürfnisse abhängig. Der Kassabestand darf das nothwendigste Bedürfniß nicht übersteigen.

Mit welchen Begleitpapieren erfolgt die Ablieferung der Transporteinnahmen?

In Begleitung eines Lieferscheines, welcher mit Münzliste versehen ist.

Für welche Einnahmen sind besondere Lieferscheine auszufertigen?

Für die Einnahmen verschiedener Monate, für Baar-Ablieferungen und für Anrechnung von Belegen.

Welche Bücher sind in Bezug auf das Kassawesen von einer Expedition zu führen?

1. Das Eisenbahn-Kassabuch, wie es mit D. B. 46 v. J. 1893 (nunmehr Vorschriften über die Kassa- und Buchführung) vorgeschrieben ist. (Ein anderes Kassabuch ist von den **Fahrkarten-*ausgabestellen*** mit Gepäckabfertigung zu führen.)

2. Kassabuch für Postexpedition, für Expeditionen mit gemischtem Dienste. (Bei reinen Bahnexpeditionen sind Telegrapheneinnahmen unter Rubrik „Sonstige Einnahmen" zu buchen.)
3. Das Schalterablieferungsbuch.
4. Das Schalterübergabsbuch.
5. Nachweisung über den Verkauf zahlbarer Dienstpapiere. (Wird für ein ganzes Jahr angelegt.)
6. Nachweisung über die Anschaffung zahlbarer Dienstpapiere. (Wird für ein ganzes Jahr angelegt.)
7. Verzeichniß über den Anfall an Wägegeld, Zählgebühren und Signirgebühren.
8. Verzeichniß über den monatlichen Anfall aus dem Verkauf zahlbarer Dienstpapiere.
9. Nachweisung über den am Schlusse des Jahres vorhanden gewesenen und auf das nächste Jahr übergegangenen Vorrath an zahlbaren Dienstpapieren.
10. Zusammenstellung der täglichen Einnahmen für verkaufte Fahrkarten. (Ist nur von Expeditionen zu führen, bei welchen der Personenschalter für sich ist und welche hiefür eigene Controlen fertigen.)
11. Der Aufgabsnachweis.
12. Das Bescheinigungsbuch für die Baarvorschüsse.
13. Das Verzeichniß der Nachnahmen nach Eingang.
14. Das Verzeichniß der abgegangenen Güterfrachtkarten.
15. Das Depositenbuch.
16. Das Verzeichniß über erlegte Cautionen für bestellte Güterwagen.
17. Das Frachtbriefverzeichniß.
18. Das Verzeichniß der angekommenen Güterfrachtkarten.
19. Das Register über erhobene Nebengebühren* (nebst den Hilfsbüchern: Ladegebührenverzeichniß, Verzeichniß über den Anfall an Wagenstandgeldern, Zollnebengebühren und Zölle, Verzeichniß über Rangirgebühren, Desinfektionsgebühren-Verzeichnisse).
20. Uebersicht über den täglichen Anfall an Nebengebühren.
21. Das Register über den Anfall an Frachtzuschlägen.
22. Das Frankatur-Notenjournal.
23. Das Verzeichniß der auf Militär-Fahrschein abgefertigten Militärtransporte.

---

* Die Nachweisung über den Verkauf zahlbarer Dienstpapiere ist nach Ablauf des Monats abzuschließen und der Abschluß in die auf dem letzten Folium anzulegende Zusammenstellung überzutragen. Von diesem Abschlusse ist mit Benützung des betreffenden Formulars eine Abschrift zu fertigen und unter Anlage derselben der angefallene Gesammtbetrag in der bezüglichen Spalte des Registers über erhobene Nebengebühren zu vereinnahmen.

24. Uebersicht über sonstige Einnahmen und Ausgaben.
25. Bei Expeditionen, welche Frachten stunden, sind außerdem die Zusammenstellungen der Conti über die Güterannahme und Güterabgabe zu führen.

Für welchen Zeitraum sind die Kassabücher und die auf den Kassadienst bezughabenden Hilfsbücher anzulegen?

Das Kassabuch und sämmtliche Hilfsbücher sind der monatlichen Rechnungsstellung entsprechend mit Beginn eines jeden Monats neu anzulegen. Sämmtliche Bücher dürfen immer nur die zur entsprechenden Monatsrechnung gehörigen Posten enthalten und müssen allmonatlich in ihrem Abschlusse mit den monatlichen Rechnungen übereinstimmen.

Was haben die Stationsvorstände und die Kassenführer hinsichtlich der richtigen Führung der Kasse ferner zu beachten?

Diese haben sich von der richtigen Kassa- und Buchführung möglichst oft, mindestens aber im Monat dreimal, jedenfalls aber bei dem Abschlusse der Monatsrechnungen, sowie bei der Anfertigung der am 15. und am vorletzten jeden Monats unter Umschlag — ohne Begleitbericht — an die Oberbahnamtskasse einzusendenden Nachweisungen über die Kassabestände durch Vornahme eines Kassasturzes zu überzeugen und die vorhandenen Differenzen dadurch, daß die Einträge in dem Kassabuche mit jenen in den Schalterablieferungsbüchern und den Kassahilfsbüchern sorgfältig verglichen werden, aufzuklären. Finden die Abgänge keine Aufklärung, so sind sie zur Kassa zu ersetzen, während allenfallsige Ueberschüsse sofort zu deponiren und im Kassabuche zu vereinnahmen sind. Fällt der Rechnungsabschluß in die Mitte des Monats, so hat mindestens eine Kassasturzvornahme zu Anfang desselben stattzufinden. Hiebei ist das Kassabuch abzuschließen und eigener Kassasturz-Nachweis incl. Münzliste zu erstellen; letztere sind sorgfältig aufzubewahren und den Visitationskommissären auf Verlangen vorzuzeigen.

Was ist zu thun, wenn sich hiebei ein Abgang oder ein Ueberschuß von mehr als 50 Mark ergibt?

Wenn sich bei einem Kassasturze ein Abgang oder ein Ueberschuß von mehr als 50 Mark ergibt, ist der Kassabeamte verpflichtet, hievon sofort dem k. Oberbahnamte unter Vorlage des *Kassasturznachweises* Anzeige zu erstatten.

Was versteht man unter einem Kassabuch?

Den urkundlichen Nachweis über sämmtliche alltäglich in die bezw. aus der Kassa fließenden Kassaposten.

Welchen Zweck hat das Kassabuch?

Die pünktliche und genaueste Aufzeichnung aller Einnahmen und Ausgaben nach der Zeitfolge ihrer Ereignisse, weshalb diese sofort nach vollzogener Perception und Auszahlung zu vollziehen ist.

Was ist bei Führung des Kassabuches besonders zu beachten?

Eine Hauptpflicht des Kassabeamten bildet die richtige und gewissenhafte Führung der Kassabücher.

Alle Einträge in das Kassabuch müssen von dem verantwortlichen Kassabeamten selbst herrühren. Im Verhinderungsfalle ist der stellvertretende Beamte erst dann zur Verbuchung berechtigt, wenn vorher ein commissioneller Abschluß des Kassabuches stattgefunden hat. (Es ist eventuell telegraphisch, immer jedoch schriftliche Anzeige an das Oberbahnamt zu erstatten.)

In dem Kassabuche müssen alle baaren Einnahmen und Ausgaben in der entsprechenden Rubrik vorgetragen werden, so daß die durch das Kassabuch ausgewiesene Summe jederzeit mit dem Baarbestande genau übereinstimmt.

Radirungen sind strengstens untersagt; unrichtige Ziffervorträge dürfen nicht durch Ueberschreibungen undeutlich gemacht werden. Wurde eine Einnahme oder Ausgabe zu gering verbucht, so ist der Ergänzungsbetrag auf einer eigenen Zeile unter Hinweisung auf die erste Verbuchung nachträglich in Einnahme oder Ausgabe zu stellen. Ergibt sich aber, daß eine Einnahme oder Ausgabe zu hoch oder irrig verbucht wurde, so muß die Summe der Einnahmen oder der Ausgaben gezogen und der zu viel vereinnahmte oder verausgabte Betrag mit Hinweis auf die ursprüngliche Buchung in Abzug gebracht werden.

Welches ist der Rubrikenbau des Kassabuches?

Rubrik 1: Datum.
Rubrik 2: Vortrag (für Einnahmen und Ausgaben).

I. Einnahmen

Rubrik 3: aus der Beförderung von Personen und Hunden,
Rubrik 4: aus der Beförderung von Reisegepäck sammt Beförderungsscheingebühren (Kofferträgergebühren, Gebühren für Fund=

diensttelegramme, Gebühren für Telegramme für Vorausbestellung von Fahrkarten),

Rubrik 5: aus der Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren,

Rubrik 6: aus abgegangenen Gütern. (Die Einnahmen aus Frankaturen nach dem Aufgabsnachweise in Uebereinstimmung nach Kartenverzeichniß für abgegangene Güter),

Rubrik 7: aus angekommenen Gütern,

Rubrik 8: an Nebengebühren (Ladegebühren für Güter- und Viehbehandlung), Desinfections-, Krahnen-, Rangir- und Barriergebühren, Lagergeld (werden auf Grund des Registers über den täglichen Anfall an Nebengebühren verbucht),

Rubrik 9: an unbezahlten Nachnahmen der Vormonate,

Rubrik 10: an Depositen. (Cautionen für bestellte Wagen, Depositen bei als Frankaturen abzufertigenden Sendungen, welche jedoch nicht im direkten Verkehr stehen, für welche sonach die Höhe der Frankatur im Voraus nicht bestimmt werden kann.)

Rubrik 11: Sonstige Einnahmen. (Schaltervorschüsse, Telegramm-Gebühren bei reinen Bahnexpeditionen, Platzmiethen, Revisions-Ersätze.) Die Buchung erfolgt auf Grund der Uebersicht über die sonstigen Einnahmen und Ausgaben.

Rubrik 12: Summe.

II. Ausgaben

Rubrik 13: an Baarvorschüssen,

Rubrik 14: an Nachnahmen nach Eingang,

Rubrik 15: an bezahlten Nachnahmen der Vormonate.

Rubrik 16: Ablieferungen an die Oberbahnamtskasse (Ablieferung oder Aufrechnung an die Oberbahnamtskasse gemäß Münzliste oder Scheinaufrechnung).

Rubrik 17: Ausgaben auf Depositen. (Abgeglichene oder zurückersetzte Depositen.)

Rubrik 18: Sonstige Ausgaben.

Rubrik 19: Summa der Ausgaben.

Wie wird die Uebereinstimmung des Kassabuches mit dem Ergebnisse der Güterrechnung herbeigeführt, wenn bei dem Abschlusse des Kassabuches ein Theil der Frankaturen in Folge der Stundung noch nicht einbezahlt ist, ferner noch Frachtbriefe für angekommene Güter vorliegen und auch die Auszahlung der Nachnahmen noch nicht vollständig bewirkt werden konnte?

Zur Herbeiführung der Uebereinstimmung des Kassabuches mit der Güterrechnung sind beim Abschlusse des Kassabuches noch aus-

stehende Frankaturen in Rubrik 6, die Summe der auf den noch vorliegenden Frachtbriefen ausgewiesenen Frachtbeträge in Rubrik 7 und die Summe der noch nicht bezahlten Nachnahmen in Rubrik 9 des Kassabuches zuzusetzen. Diese Einnahmerückstände sind sodann im Kassabuche für den Nachmonat unter Rubrik 18 in Ausgabe zu stellen und in die Uebersicht über sonstige Einnahmen und Ausgaben aufzunehmen. Nach Einzahlung sind die Frachtbeträge unter Rubrik 11 des Kassabuches und in der genannten Uebersicht zu vereinnahmen. Die bei dem Abschlusse der Monatsrechnung noch nicht bezahlten Nachnahmen sind in dem Kassabuche des betreffenden Monats den vorgemerkten Nachnahmen zuzusetzen und gleichzeitig im Kassabuche des Nachmonats in der hiefür vorgesehenen Spalte zu vereinnahmen. Bei der nachträglichen Bezahlung hat die Verausgabung im Kassabuche in der betreffenden Rubrik zu erfolgen.*

Was hat zu geschehen, wenn beim Monatsabschlusse die Ausgaben die Einnahmen übersteigen, die Rechnung sohin mit einer Mehrausgabe abschließt, und wie ist dieselbe im Kassabuche durchzuführen?

Die Expedition, deren Abrechnung mit einer Mehrausgabe abschließt, hat sich diese durch die betreffende k. Oberbahnamtskasse entweder auf Grund einer einzusendenden Vorschußquittung baar ersetzen zu lassen oder sie hat dieselbe als Abschlagszahlung — Lieferung — auf bereits vereinnahmte Eisenbahngefälle des nächsten Monats gut zu bringen.

Im Kassabuche ist im ersteren Falle die von der betreffenden Oberbahnamtskasse zu ersetzende Mehrausgabe bei den Einnahmen unter dem Vermerk: „Von der k. Oberbahnamtskasse zu ersetzender Passivrest“ und zwar in Rubrik 11 zuzusetzen, im anderen Falle aber unter der Bezeichnung „Uebersaldo pro . . . . .“ im Kassabuche des nächsten Monats in der Rubrik 16 zu verausgaben, dagegen im Kassabuche des abgelaufenen Monats in der Spalte 16 zu kürzen.

Der betreffende Lieferschein ist mit der Bezeichnung „Ueberlieferung pro Monat . . . . . .“ zu versehen. (Ueberlieferungen und wirkliche Mehrausgaben sind auseinander zu halten.)

Wo haben die Zahlungen der Expeditionskassen stattzufinden?

Im Amtslokale, soferne nicht von den vorgesetzten Behörden etwas anderes bestimmt ist. Auszahlungen von Bahnwärter-Gehältern und Bahnreparatur-Arbeitern erfolgen auf der Strecke.

---

* Praktischen Fall, siehe im Theil III.

Was für Zahlungen haben die Expeditionskassen zu leisten?

a) Ständige:

Solche, die ihnen von der vorgesetzten Behörde aufgegeben werden, wie Gehälter, Pensionen; oder

b) unständige:

Liquidationen (Krankengelder 2c.), Wochenlisten, Zahlungsberechnungen, Bezüge aus der Invalidenkasse u. s. w., unter Beifügung der betreffenden Zahlungsanweisungen.

Woraus bestreiten die Expeditions-Kassen ihre Zahlungen?

Aus den Einnahmen des Transportverkehres; soferne die Expeditions-Einnahmen aber nicht hinreichen, aus Vorschüssen der Oberbahnamtskasse.

Wie werden Vorschüsse requirirt?

Mittelst kurzen Berichtes an das k. Oberbahnamt unter Beigabe einer Quittung; diese Vorschüsse sind auch wiederum gesondert zurückzuerstatten.

An wen hat die Kasse Zahlung zu leisten?

Nur an die in der Anweisung (Kassanotiz, Verfügung) genannten Empfangsberechtigten oder deren mit einer schriftlichen Vollmacht versehenen Bevollmächtigten.

Womit muß jede Ausgabe belegt werden?

Mit einer vollständigen Quittung.

Was muß eine Quittung enthalten?

Die gezahlte Summe mit Ziffer und Buchstaben (also auch die Pfennigbeträge mit Worten), den Gegenstand, wofür die Zahlung geschehen ist, die Kassen für deren Rechnung und eventuell den Zeitraum, für welchen Zahlung geleistet wird; Ort und Tag der Zahlung, das Empfangsbekenntniß (die Aufdrückung eines Farbendruckstempels allein genügt nicht) und die Unterschrift des Empfängers. (Vor- und Zuname, sowie Stand. Amtliche Quittungen sind mit Siegel zu versehen.)

Die Zahlungsberechnungen der Gewerbsleute (Lieferanten, Akkordanten 2c.) müssen von denselben auch unterschriftlich anerkannt sein; dies geschieht in der Regel unmittelbar nach der Berechnung der Kosten und dem Vortrage Summa durch den Zusatz „Anerkannt N. N.“

Wann kann an den Ueberbringer einer eigenhändigen Quittung des Empfangsberechtigten Zahlung geleistet werden?

Wenn dem Kassenbeamten die Unterschrift bekannt ist und nicht andere Umstände entgegenstehen, d. h. sicher anzunehmen ist, daß der Ueberbringer dem Empfangsberechtigten den Betrag aushändigen wird.

Hiefür ist jedoch stets der auszahlende Beamte haftbar.

Bei welchen Quittungen und Zahlungen muß die erfolgte Zahlung von einem bei der Geldempfangnahme wahrscheinlich „anwesenden" Dritten bescheinigt werden?

Bei Quittungen über Zahlungen an solche Empfänger, die des Schreibens unkundig sind; diese Bescheinigung darf aber nicht vom zahlenden Beamten ertheilt werden, sondern von einem unbetheiligten Dritten.

Wie hat die Bescheinigung zu lauten, wenn der Empfänger des Schreibens unkundig ist?

Die richtig erfolgte Zahlung, sowie daß der aufgeführte Empfänger die Handzeichen in meiner Gegenwart eigenhändig beigefügt hat, bescheinigt:

H. H.

Oder auf Wochenlisten: Handzeichen des H. H. bestätigt: N. N.

Was hätte zu geschehen, wenn bei einer Expeditionskasse eine Geldsendung der vorgesetzten Oberbahnamtskasse mit deklarirtem Werthe von 2000 Mark einginge und die Nachzählung thatsächlich nur 1500 Mark, mithin einen Abgang von 500 Mark ergäbe?

Es wäre in diesem Falle der Thatbestand in Gegenwart von Zeugen (Expeditionsbeamten) protokollarisch festzustellen.

Außerdem wären die Siegel zu untersuchen und das auf der Adresse bezeichnete Gewicht durch Nachwiegen in Gegenwart von Zeugen zu controliren.

Eine Abschrift wäre dem k. Oberbahnamte mit der Bitte um Ersatz einzusenden. Uebrigens wäre in diesem Falle der Kasse jedenfalls der Sachverhalt sogleich telegraphisch mitzutheilen.

Wer ist für die Sicherheit des Kassenlokales verantwortlich?

Der Stationsvorstand, bezw. der als verantwortlich bezeichnete Kassenbeamte solidarisch.

Welche Pflicht obliegt dem Stationsvorstande bei Feuersbrünsten oder Diebstählen?

Zunächst Sicherung der Kassa, der Kassabücher und Belege. Die sofortige telegraphische Meldung an das vorgesetzte Oberbahnamt, bei Diebstählen auch die Anzeige an die Gendarmeriestation; Anzeige an den Staatsanwalt erfolgt nur durch das Oberbahnamt.

In welcher Währung sollen sämmtliche Zahlungen geleistet werden?

In deutscher Reichswährung: Münzen, Reichskassenscheine, Reichsbanknoten und die speciell bezeichneten Privatbanknoten. Bei den Transporteinnahmen sind jedoch auch fremdländische, auf den Nachbarbahnen gesetzlichen Kurs besitzende. Zahlungsmittel anzunehmen, welche jedoch in natura nach dem öffentlich bekannt gegebenen Kurswerth an die Oberbahnamtskasse einzusenden sind. Eigenmächtige Umwechslung bei Bankiers ist unzulässig und hat unter Umständen die strafrechtliche Verfolgung des fehligen Beamten zur Folge.

Welche Reichskassenscheine gibt es?

Reichskassenscheine in der Höhe von 5, 20 und 50 Mark.

Wem ist die Anfertigung von Reichskassenscheinen übertragen?

Der Reichs-Schuldenverwaltung.

Wann leistet die Reichs-Schuldenverwaltung für ein beschädigtes oder unbrauchbar gewordenes Exemplar Ersatz?

Wenn das vorgelegte Stück zu einem echten Reichskassenscheine gehört und mehr als die Hälfte eines solchen beträgt.

Welche Reichsbanknoten gibt es?

Reichsbanknoten in der Höhe von 100, 500 und 1000 Mark.

Wem ist die Ausfertigung von Banknoten übertragen?

Der Reichsbank und außerdem den speciell hiezu ermächtigten Banken. In Bayern der Bayerischen Notenbank.

Welche Münzen und Noten sind kassamäßig, ferner: welches Verfahren hat bei Eingang von Falschmünzen, sowie gewaltsam beschädigten Münzen Platz zu greifen?

1. Kassenmäßig sind alle Münzen, welche deutsches Gepräge *tragen* und sowohl ihrem Aeußern als ihrem Klange nach als echt *erscheinen;* *ferner* sind auch fremdländische Münzen, welche auf

den Nachbarbahnen gesetzlichen Kurs besitzen, als Zahlungsmittel anzunehmen und zwar zu den amtlich bekannt gegebenen, durch Schalteranschlag veröffentlichten Preisen.

2. Von den Noten sind kassenmäßig die deutschen Reichskassenscheine zu 5, 20 und 50 Mark, dann die Banknoten zu 100, 500 und 1000 Mark, soferne sie den gesetzlichen Anforderungen entsprechen.

Anmerkung. Die Noten jener Privatbanken, welche den § 44 des Reichsbankgesetzes vom 14. März 1875 Genüge geleistet haben, sind bei den Kassen- und Perceptionsstellen der k. Verkehrsanstalten in Zahlung zu nehmen und zwar in der Art, daß bei der Centralkasse, dann bei den Oberbahnamtskassen, sowie bei Posteinzahlungen die Annahme nur dann erfolgt, wenn die Schuldigkeit den Werth der Banknote erreicht oder übersteigt, oder mit anderen Worten, wenn der zu zahlende Betrag mindestens dem Nennwerthe der an Zahlungsstatt übergebenen Banknoten gleichkommt, während im Hinblick auf die Besonderheiten des Reiseverkehres bei den Fahrkartenausgabeschaltern die bezeichneten Banknoten ohne Rücksicht auf die Schuldigkeit des Reisenden thunlichst und insoweit die vorhandenen Mittel das Herausgeben des Ueberschusses über die zu entrichtenden Fahrtaxen gestattet, anzunehmen sind. Bei den Kassen der k. bayer. Staatseisenbahnen dürfen nur die nachbezeichneten Banknoten angenommen und abgeliefert werden:

1. Die Noten der Reichsbank,
2. die Reichskassenscheine,
3. Frankfurter Bank in Frankfurt a. M., 100, 500 und 1000 Mk.,
4. Bayerische Notenbank München, 100 Mk.,
5. Sächsische Bank in Dresden, 100, 500 Mk.,
6. Württembergische Notenbank Stuttgart, 100 Mk.,
7. Badische Bank in Mannheim, 100 Mk.,
8. Bank für Süddeutschland in Darmstadt, 100 Mk,
9. Städtische Bank in Breslau, 100, 1000 Mk.,
10. die Noten der preußischen Bank in Berlin, 500, 1000 Mk.

3. Erkennt ein Beamter bei der Vereinnahmung von Geld eine Münze als falsch, so ist, wenn irgend thunlich, die betreffende Persönlichkeit festzustellen, der zuständigen Distriktspolizeibehörde (in München der k. Polizeidirektion) Anzeige zu machen und das angehaltene Falschstück vorzulegen unter Beifügung der über die Zahlung aufzunehmenden kurzen Verhandlung; desgleichen ist der zu Protokoll constatirte Sachverhalt ungesäumt dem vorgesetzten k. Oberbahnamte zur Anzeige zu bringen.

Das gleiche Verfahren hat Platz zu greifen bei Vereinnahmung von gewaltsam beschädigten Münzen, wenn begründeter Verdacht eines Münzvergehens gegen eine bestimmte Person vorliegt.

Für jeden Fall ist ausgeschlossen, eine als falsch erkannte oder beschädigte Münze weiter zu verausgaben.

Bei Unechtheit eines Reichskassenscheines ist derselbe der k. Centralstaatskassa (durch das Oberbahnamt) vorzulegen und dem Eigenthümer vorher eine Bescheinigung über den Sachverhalt zu ertheilen.

Ausländische Banknoten und Schuldscheine sind nicht umlauf- und annahmefähig.

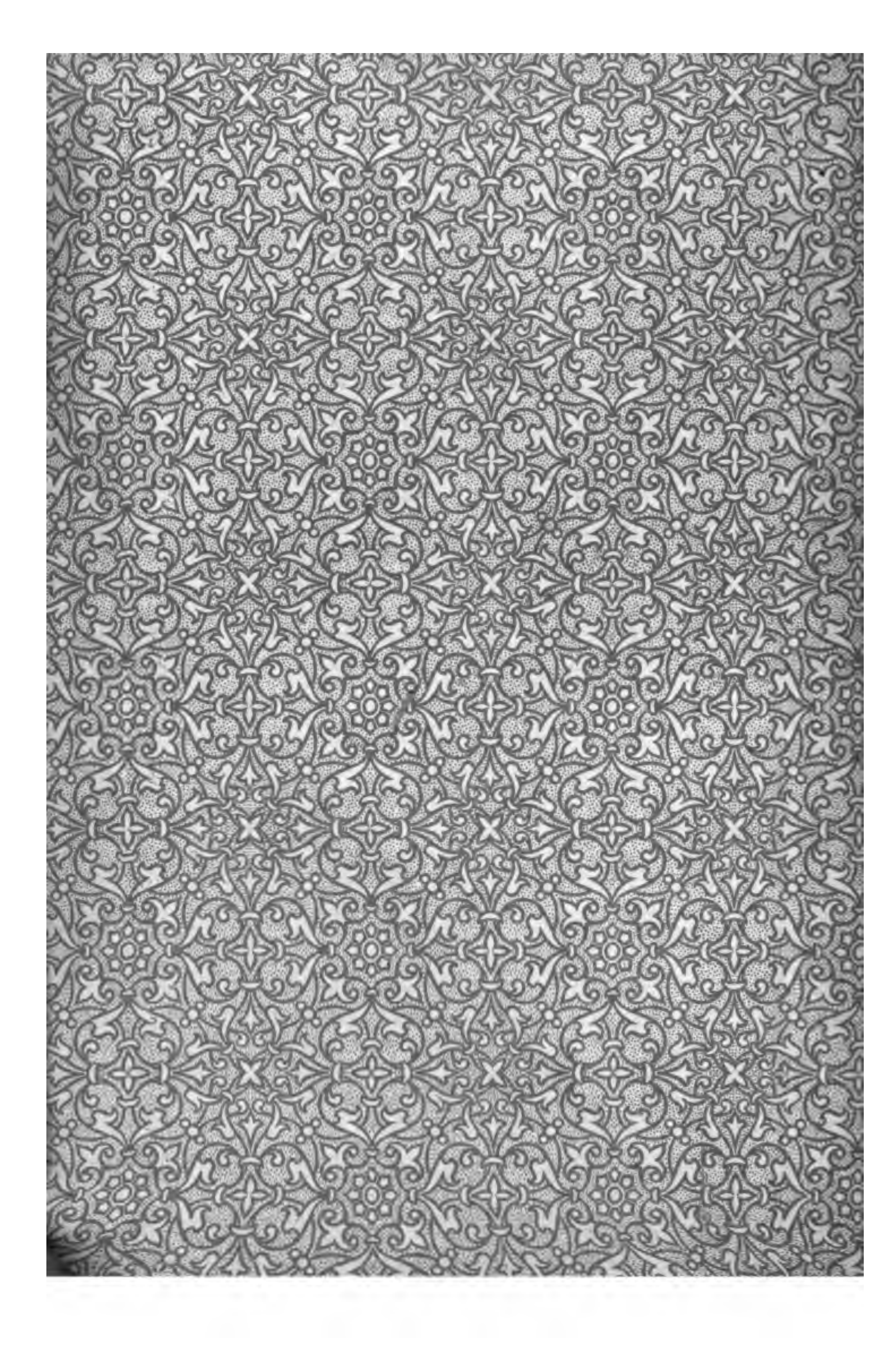
Welche Münzsorten (Währung) bestehen in den verschiedenen größeren Culturstaaten und in welchem Verhältniß stehen sie zur deutschen Reichswährung?

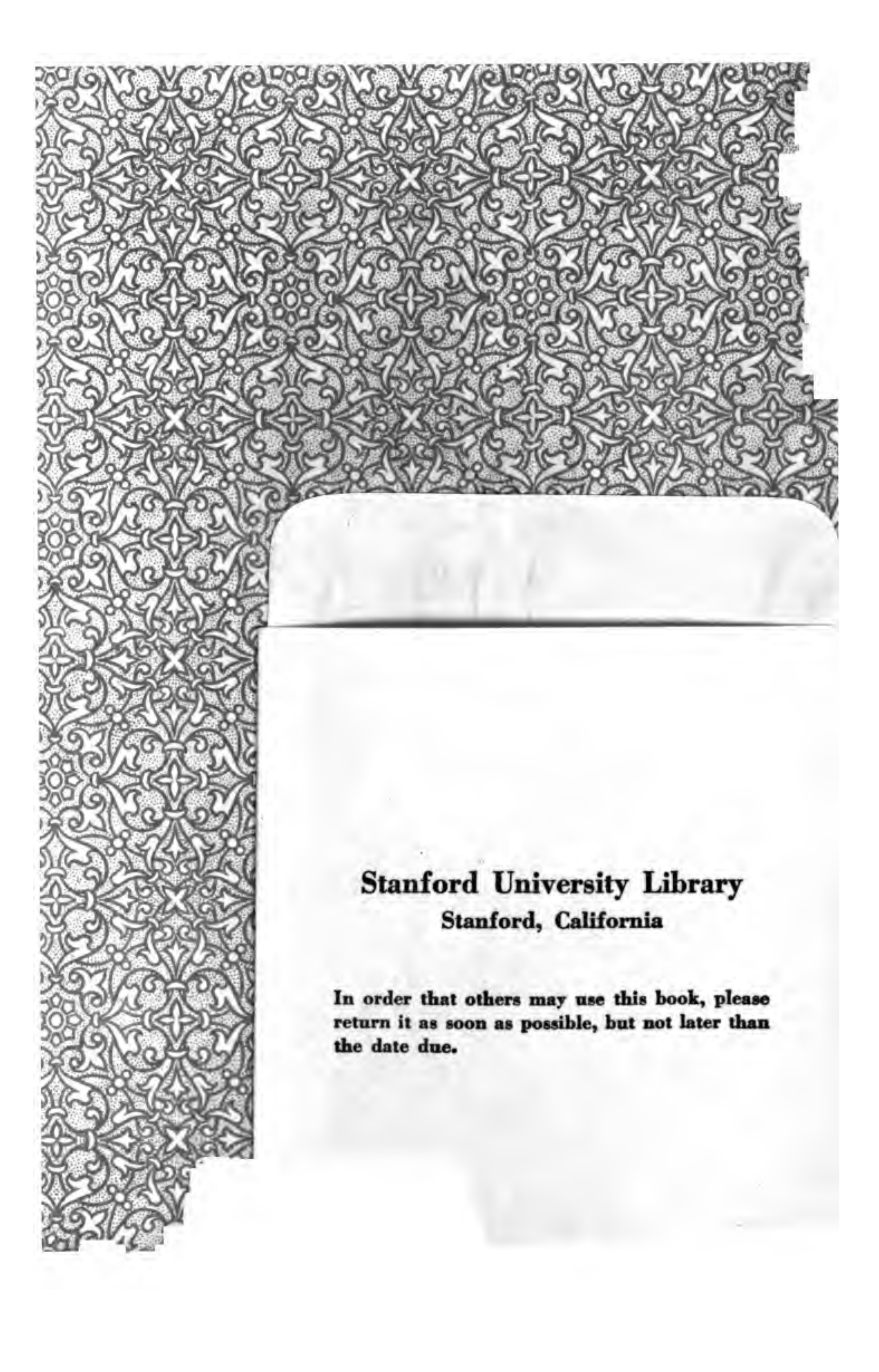
1. Amerika (Vereinigte Staaten): 1 Dollar = 100 Cents = 4 M. 20 Pfg.
2. Dänemark: 1 Reichsthaler = 96 Schilling = 2 M. 28 Pfg.
3. England: 1 Pfund Sterling = 20 Schilling = 20 M. 35 Pfg.
4. Frankreich, Belgien, Griechenland, Italien, Schweiz: 1 Franc = 100 Cent. (in Italien 1 Lira, in Griechenland 1 Drachme) = 80 Pfg.
5. Holland: 1 Gulden = 100 Cent = 1 M. 68 Pfg.
6. Oesterreich: 1 Gulden = 100 Kreuzer — 1 M. 70 Pfg.
7. Portugal: 1 Milreis = 1000 Reis — 4 M. 57 Pfg.
8. Rußland: 1 Silberrubel = 100 Kopeken — 3 M. 23 Pfg.
9. Schweden: 1 Reichsthaler = 100 Oera = 1 M. 14 Pfg.
10. Spanien: 1 Duro = 20 Realen = 4 M. 20 Pfg.
11. Türkei: 1 Piaster = 40 Para = 18 Pfg.

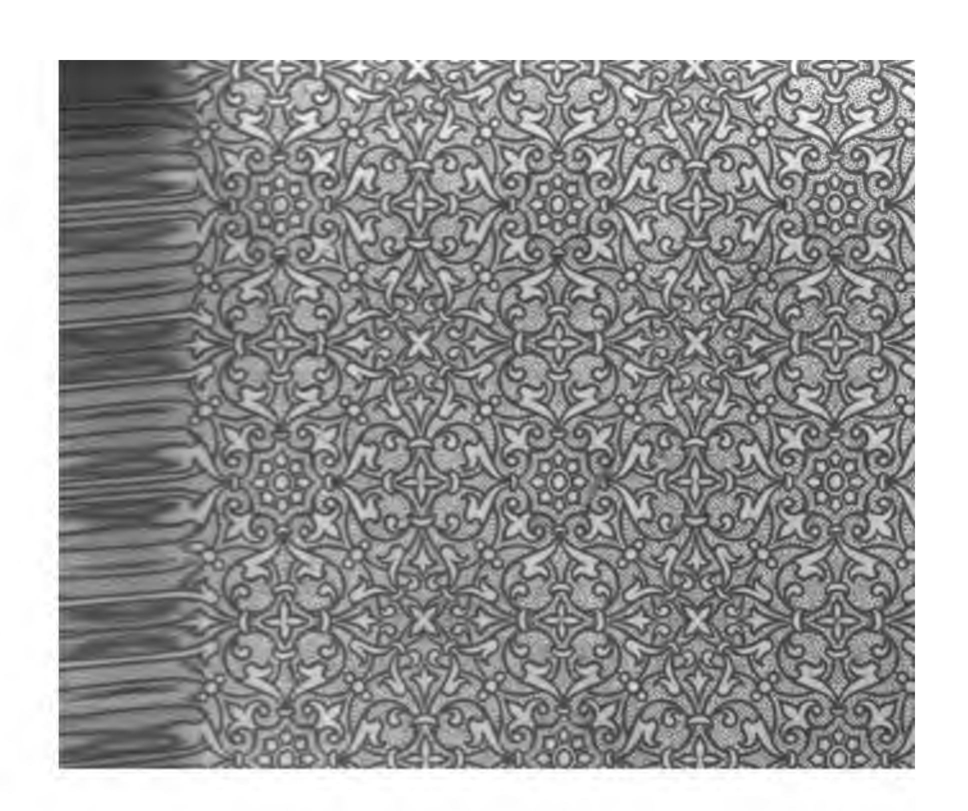
Diese Münzsorten unterliegen in Deutschland den Schwankungen des Tageskurses. Für die bayerischen Staatseisenbahnen wird der Kurs von Zeit zu Zeit im Verordnungs- und Anzeigeblatt bekannt gegeben, zu welchem Münzen, welche in Deutschland überhaupt umlauffähig sind, anzunehmen sind. An den Schaltern wird der jeweilige Kurszettel angeheftet.

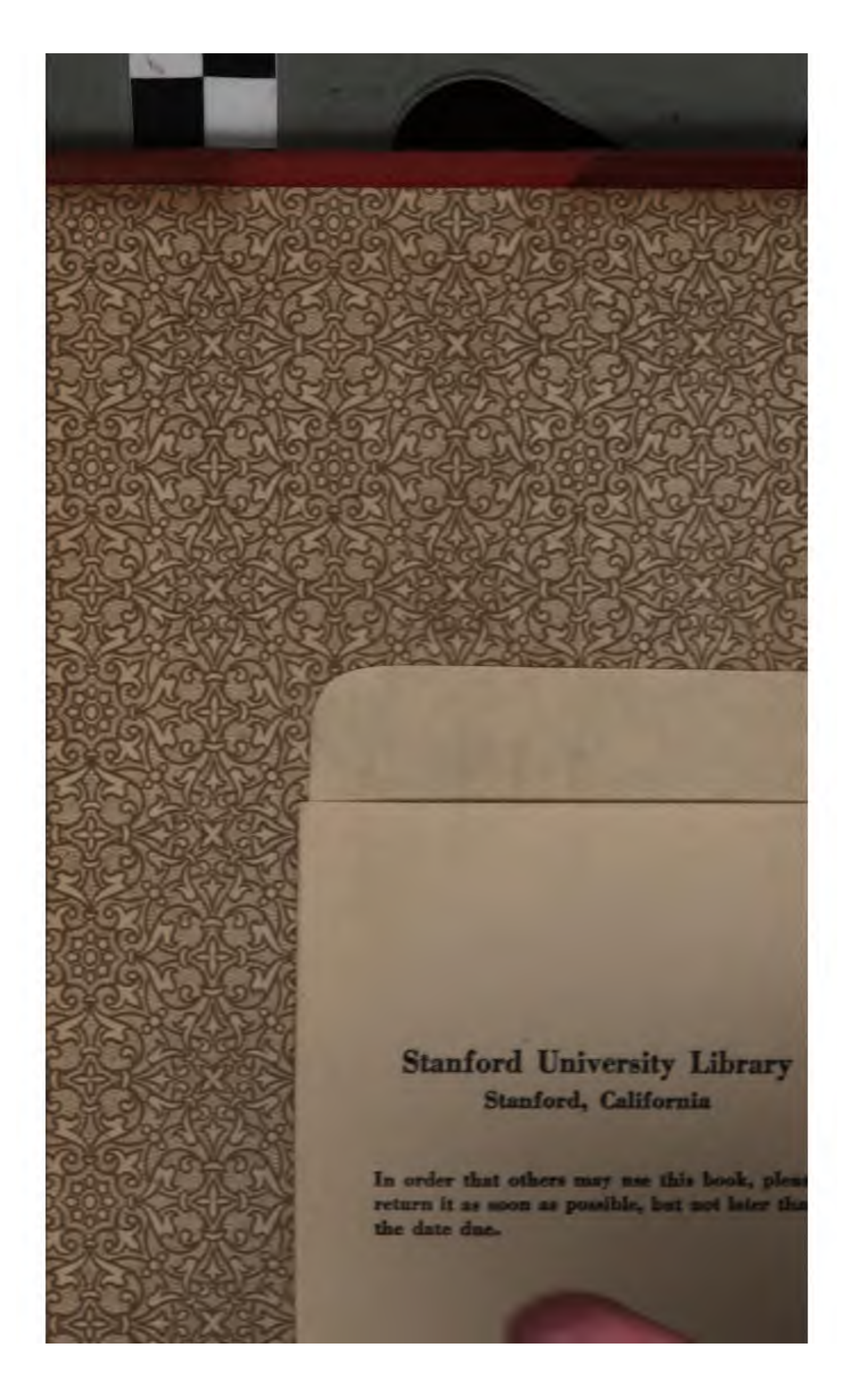
Sachregister.










Stanford University Library
Stanford, California
In order that others may use this book, plea
return it as soon as possible, but not later tha
the date due.

